ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΠΡΟΤΑΣΗ

Για την Σύσταση Ειδικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής για την διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης, κατά το άρθρο 86 παρ. 3 του Συντάγματος, τα άρθρα 153 επ. του Κανονισμού της Βουλής και το άρθρο 5 του Ν. 3126/2003 περί της «Ποινικής Ευθύνης των Υπουργών»

Οι κατωτέρω υπογράφοντες και υπογράφουσες βουλευτές, εκπληρώνοντας το καθήκον μας κατά το Σύνταγμα, για την πλήρη διερεύνηση όλων των πτυχών του Εγκλήματος των Τεμπών και όλων των υπαιτίων προσώπων για το Έγκλημα αυτό και τις γύρω από αυτό αξιόποινες συμπεριφορές, καταθέτουμε στην Βουλή των Ελλήνων και των Ελληνίδων, προς ψήφιση, την κάτωθι πρόταση, που περιέχει αυτούσια, ως αναπόσπαστο μέρος της, την από 4-6-2025 Πρόταση που έθεσαν στην δημοσιότητα και απηύθυναν σε όλες και όλους τους βουλευτές, προς υπογραφή:

1] Ο «ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΑΤΟΜΩΝ ΠΛΗΓΕΝΤΩΝ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΤΕΜΠΩΝ 28-2-2023», με τον διακριτικό τίτλο «ΤΕΜΠΗ 28-2-2023», ο οποίος εδρεύει στη Θεσσαλονίκη, επί της οδού Γ. Παπανδρέου αρ. 12, όπως νομίμως εκπροσωπείται

2] Η κα Μαρία Καρυστιανού του Παναγιώτη, Πρόεδρος του ανωτέρω Συλλόγου, κάτοικος Θεσσαλονίκης, επί της οδού Καλλιγά αρ. 16

Την πρόταση αυτή ενσωματώνουμε αυτούσια στην παρούσα πρότασή μας, ως αναπόσπαστο μέρος της και έχει, επί λέξει, ως εξής:

ΕΝΩΠΙΟΝ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Π Ρ Ο Τ Α Σ Η

1] Του Συλλόγου με την επωνυμία «ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΑΤΟΜΩΝ ΠΛΗΓΕΝΤΩΝ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΤΕΜΠΩΝ 28-2-2023» και τον διακριτικό τίτλο **«ΤΕΜΠΗ 28-2-2023»**, ο οποίος εδρεύει στη Θεσσαλονίκη, επί της οδού Γ. Παπανδρέου αρ. 12, έχει ΑΦΜ: 996635320, και εκπροσωπείται νόμιμα ·

2] Της Μαρίας Καρυστιανού του Παναγιώτη, κατοίκου Θεσσαλονίκης, επί της οδού Καλλιγά, αρ. 16, με ΑΦΜ: 054927148.

ΑΠΕΥΘΥΝΟΜΕΝΗ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΠΡΟΕΔΡΟ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΒΟΥΛΗΣ ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΓΙΑ ΣΥΣΤΑΣΗ ΕΙΔΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

κατά τα άρθρο 86 παρ. 3 του Συντάγματος,
άρθρα 153 επ. του Κανονισμού της Βουλής και
άρθρο 5 του Ν. 3126/2003 περί Ποινικής Ευθύνης των Υπουργών

ΓΙΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΠΟΙΝΙΚΩΝ ΕΥΘΥΝΩΝ ΓΙΑ ΠΟΙΝΙΚΩΣ ΕΡΕΥΝΗΤΕΑ ΕΓΚΛΗΜΑΤΑ

1.] Του Κυριάκου Μητσοτάκη του Κωνσταντίνου, Πρωθυπουργού

2.] Του Κωνσταντίνου Καραμανλή του Αχιλλέα, πρώην Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών

3] Του Ιωάννη Κεφαλογιάννη, πρώην Υφυπουργού Μεταφορών και Υποδομών και νυν Υπουργού Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας

4] Του Γεωργίου Καραγιάννη, πρώην Υφυπουργού Υποδομών & Μεταφορών

5] Του Μιχάλη Παπαδόπουλου, πρώην Υφυπουργού Υποδομών & Μεταφορών

6] Του Γεώργιου Γεραπετρίτη, πρώην Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και νυν Υπουργού Εξωτερικών

7] Του Ιωάννη Τσακίρη, Υφυπουργού Ανάπτυξης και Επενδύσεων

8] Της Ζωής Ράπτη, πρώην Υφυπουργού Υγείας και πρώην Υφυπουργού Ανάπτυξης και Επενδύσεων

9] Του Αθανάσιου Πλεύρη, πρώην Υπουργού Υγείας και κοινοβουλευτικού εκπροσώπου της Νέας Δημοκρατίας

10] Του Νικολάου Παπαθανάση, πρώην Αναπληρωτή Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών

11] Του Χρήστου Σπίρτζη, πρώην Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών,

ως επίσης και παντός κατά νόμον υπευθύνου, αυτουργού και συνεργού στις κατωτέρω αναφερόμενες προς διερεύνηση πράξεις

****

Αξιότιμοι κ.κ. Βουλευτές,

Με την παρούσα Σας αναφέρουμε αρμοδίως τα κάτωθι, ώστε σε εκτέλεση του καθήκοντός σας για την προάσπιση του Κράτους Δίκαιου και της Δημοκρατίας, για την αποκατάσταση της Δικαιοσύνης και της Κοινωνικής Ειρήνης, καθώς και για την προστασία των δικαιωμάτων των Μελών του α′ εξ ημών – Συλλόγου Ατόμων Πληγέντων εκ του Δυστυχήματος των Τεμπών της 28.02.2023 αλλά και της β′ εξ ημών, υπό την ιδιότητα απάντων ως άμεσα παθόντων από τις πράξεις και παραλείψεις των ανωτέρω κατά τις κάτωθι διακρίσεις, προχωρήσετε στη σύσταση Ειδικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής για τη διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης κατά τα άρθρα 86 § 3 του Συντάγματος, 153 επ. του Κανονισμού της Βουλής και 5 του Ν. 3126/2003, σε βάρος:

1.] Του Κυριάκου Μητσοτάκη του Κωνσταντίνου, Πρωθυπουργού

2.] Του Κωνσταντίνου Καραμανλή του Αχιλλέα, πρώην Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών

3] Του Ιωάννη Κεφαλογιάννη, πρώην Υφυπουργού Μεταφορών και Υποδομών και νυν Υπουργού Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας

4] Του Γεωργίου Καραγιάννη, πρώην Υφυπουργού Υποδομών & Μεταφορών

5] Του Μιχάλη Παπαδόπουλου, πρώην Υφυπουργού Υποδομών & Μεταφορών

6] Του Γεώργιου Γεραπετρίτη, πρώην Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και νυν Υπουργού Εξωτερικών

7] Του Ιωάννη Τσακίρη, Υφυπουργού Ανάπτυξης και Επενδύσεων

8] Της Ζωής Ράπτη, πρώην Υφυπουργού Υγείας και πρώην Υφυπουργού Ανάπτυξης και Επενδύσεων

9] Του Αθανάσιου Πλεύρη, πρώην Υπουργού Υγείας και κοινοβουλευτικού εκπροσώπου της Νέας Δημοκρατίας

10] Του Νικολάου Παπαθανάση, πρώην Αναπληρωτή Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών

11] Του Χρήστου Σπίρτζη, πρώην Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών,

ως επίσης και παντός κατά νόμον υπευθύνου, αυτουργού και συνεργού στις κατωτέρω αναφερόμενες προς διερεύνηση πράξεις, για την διερεύνηση τέλεσης των αδικημάτων:

(α) της ανθρωποκτονίας από ενδεχόμενο δόλο κατά συρροή κατ' άρθρα 299 και 27 § 1β' ΠΚ ·

(β) της σωματικής βλάβης από ενδεχόμενο δόλο κατά συρροή κατ' άρθρα 309 και 310 § 2 ΠΚ ·

(γ) της κακουργηματικής έκθεσης κατά συρροή κατ' άρθρο 306 § 2 ΠΚ ·

(δ) της κακουργηματικής πράξης των επικίνδυνων παρεμβάσεων στην συγκοινωνία μέσων σταθερής τροχιάς με αποτέλεσμα τον θάνατο μεγάλου αριθμού προσώπων κατ' άρθρο 291 § 1 περ. δδ' ΠΚ ·

(ε) της κακουργηματικής απιστίας σε βάρος του Ελληνικού Δημοσίου κατ' άρθρο 390 § 2 ΠΚ ·

(στ) της παράβασης καθήκοντος κατ' άρθρο 259 ΠΚ ·

(ζ) της παρασιώπησης εγκλημάτων κατ' άρθρο 232 ΠΚ ·

(η) της υπόθαλψης – παρεμπόδισης της δικαιοσύνης κατ' άρθρο 231 ΠΚ ·

(θ) της απάτης σε βάρος των οικονομικών συμφερόντων της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά τον Κανονισμό 1939/2017 του Συμβουλίου, της 12ης Οκτωβρίου 2017, σχετικά με την εφαρμογή ενισχυμένης συνεργασίας για τη σύσταση της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας (««Ευρωπαϊκή Εισαγγελία»») και το νόμο Ν. 4689/2020·

(ι) της εσχάτης προδοσίας κατ' άρθρο 134 ΠΚ,

ως επίσης και για κάθε άλλο αδίκημα, επαρκείς ενδείξεις τέλεσης του οποίου θα προκύψουν από την προκαταρκτική εξέταση, στην οποία υποχρεούστε να προβείτε σύμφωνα με το άρθρο 86Σ, εφόσον υπερψηφιστεί πρόταση σύστασης της άνω Ειδικής Κοινοβουλευτικής (Προανακριτικής) Επιτροπής.

Ευθύς κατωτέρω θα περιγραφούν συνοπτικά οι ποινικώς ερευνητέες πράξεις και παραλείψεις των ανωτέρω προσώπων, οι οποίες συγκροτούν, στο σύνολό τους, μια διαρκή, συστηματική και μακροχρόνια συμπεριφορά, η οποία όχι μόνο δεν εξυπηρετούσε το δημόσιο συμφέρον και την ασφάλεια των συγκοινωνιών, που αποτελούν τον πυρήνα των καθηκόντων τόσο του Πρωθυπουργού της χώρας όσο και των αρμόδιων Υπουργών, αλλά αντιθέτως, στόχευε ευθέως στην ερευνητέα εξυπηρέτηση αλλότριων σκοπών, και δη στην ερευνητέα ικανοποίηση εκλογικής πελατείας και ατομικών και ιδιωτικών οικονομικών συμφερόντων.

Η γνώση των καθ' ων η παρούσα πρόταση για όλους τους κινδύνους που απειλούσαν την ασφάλεια των συγκοινωνιών, κίνδυνοι οι οποίοι και πραγματώθηκαν στην θανατηφόρα τραγωδία των Τεμπών, αποδεικνύεται περίτρανα από σειρά στοιχείων, ως επίσης και από το ότι είχαν ήδη και σε προγενέστερο χρόνο λάβει χώρα και έτερα δυστυχήματα που αποκάλυπταν τα σοβαρότατα κενά ασφαλείας – τα οποία, μάλιστα, είχαν επισήμως επισημανθεί στους καθ' ων κατά τις κάτωθι διακρίσεις από τους καθ' ύλην αρμόδιους μέσω εγγράφων.

Παρά την άνω γνώση τους ουδείς εκ των κοινωνών αυτής (ενν. της γνώσης) δεν αποκατέστησε τα κενά και τις παθογένειες του σιδηροδρόμου, αναδεχόμενος έτσι το ενδεχόμενο πραγμάτωσης θανατηφόρου δυστυχήματος, το οποίο και έλαβε χώρα στα Τέμπη στις 28.02.2023.

Ουδείς εκ των αναφερόμενων όχι μόνο δεν μερίμνησε για τη θέση σε λειτουργία του ευρωπαϊκού συστήματος ασφαλείας στους σιδηροδρόμους, αλλά δεν ενίσχυσε καν τις παραδοσιακές δικλείδες ασφαλείας, ούτε και έλαβε οιαδήποτε μεταβατική πρόνοια. Αντιθέτως, οι κάτωθι αναφερόμενοι παρέμειναν απαθείς, επιδεικνύοντας πλήρη αδιαφορία για την ανθρώπινη ζωή και την ευθύνη που απορρέει από τη θεσμική τους θέση, αναδεχόμενοι τον κίνδυνο πρόκλησης τραγικού ατυχήματος που θα κόστιζε τη ζωή των επιβαίνοντων και εργαζόμενων σε σιδηρόδρομο, κίνδυνος, ο οποίος και πραγματώθηκε.

Η έλλειψη κάθε έννοιας υπευθυνότητας και η απουσία ενσυναίσθησης και μεταμέλειας, αποτυπώνεται ανάγλυφα και στη μετέπειτα στάση τους, κατά την οποία – αντί να αναλάβουν τις αυτονόητες νομικές και ηθικές ευθύνες τους –κατέβαλαν συντονισμένες και συστηματικές προσπάθειες συγκάλυψης και αποποίησης των τεράστιων ευθυνών τους, καταδεικνύοντας ότι λειτουργούσαν υπό την εδραία πεποίθηση πως οι πράξεις και οι παραλείψεις τους θα εκφύγουν του ποινικού ελέγχου, ήτοι ότι θα παραμείνουν σε καθεστώς ατιμωρησίας.

Και το αποκορύφωμα: η πράξη του εγκληματικού μπαζώματος του πεδίου του εγκλήματος και δυστυχήματος των Τεμπών, λίγες μόλις ώρες μετά το τραγικό δυστύχημα, η οποία ουδόλως μπορεί να εκληφθεί «ως απλή τεχνική παρέμβαση», αλλά ως ενσυνείδητη και στοχευμένη με άμεσο δόλο ενέργεια συγκάλυψης ποινικά ελεγκτέων ευθυνών.

Με πλήρη περιφρόνηση προς τα θύματα, τους συγγενείς τους και το δημόσιο αίσθημα, έλαβε χώρα πλήρης ισοπέδωση του τόπου του εγκλήματος και εξαφάνιση κρίσιμων αποδεικτικών στοιχείων, πριν ακόμα ολοκληρωθούν

οι έρευνες και πριν καν υπάρξει οιαδήποτε παρέμβαση των αρμόδιων δικαστικών και αστυνομικών αρχών, και μάλιστα με την κατασπατάληση δημοσίου χρήματος και την υιοθέτηση «fast track» διαδικασίας με απευθείας ανάθεση.

Το μπάζωμα του πεδίου του εγκλήματος δεν υπηρετούσε καμία απολύτως ανάγκη ασφάλειας ή τεχνικής αποκατάστασης· αντιθέτως, λειτούργησε ως βίαιο συντονισμένο σχέδιο πραγμάτωσης της εξαφάνισης κρίσιμων αποδεικτικών στοιχείων και απόσεισης ευθυνών, ώστε να εξυπηρετηθούν οι δόλιες πρακτικές συγκάλυψης των ενοχοποιητικών στοιχείων και να πνιγεί η αλήθεια.

Επομένως, στην παρούσα υπόθεση συνυπάρχουν ευκρινή και εξωτερικά διαπιστώσιμα στοιχεία που τεκμηριώνουν την εσωτερική αποδοχή από τους κάτωθι καθ' ων η πρόταση του επελθόντος αποτελέσματος – δηλαδή των θανάτων των 57 θυμάτων και των τραυματισμών δεκάδων επιβατών.

I. ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ

1.1. Την 28η Φεβρουαρίου 2023, στην περιοχή των Τεμπών, έλαβε χώρα τραγικό σιδηροδρομικό δυστύχημα όταν μία εμπορική αμαξοστοιχία της εταιρείας Hellenic Train συγκρούστηκε με επιβατική αμαξοστοιχία της ίδιας εταιρείας.

1.2. Ως αποτέλεσμα αυτής της σύγκρουσης, 57 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους (επιβάτες και οι δύο μηχανοδηγοί), ενώ άλλοι 85 τουλάχιστον, τραυματίστηκαν. Το εν λόγω δυστύχημα συνδέεται αιτιωδώς με ποινικώς ερευνητέες πράξεις που τελέστηκαν λόγω της μη εκτέλεσης προσηκόντως και εμπροθέσμως της υπ' αριθ. 717/2014 Σύμβασης αναφορικά με το έργο: «*Ανάταξη και αναβάθμιση του συστήματος σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης και αντικατάσταση 70 αλλαγών τροχιάς σε εντοπισμένα τμήματα του άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας*».

1.3. Ωστόσο, οι πράξεις που χρήζουν άμεσης ποινικής διερεύνησης δεν περιορίστηκαν σε αυτές. Ευθύς αμέσως μετά το τραγικό σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη ακολούθησε σειρά από έτερες ερευνητέες πράξεις, οι οποίες είχαν ως αποτέλεσμα την απόκρυψη, αλλοίωση και καταστροφή κρίσιμου αποδεικτικού υλικού από τον τόπο του δυστυχήματος. Τέτοια ερευνητέα πράξη συνιστά μεταξύ άλλων και η τεράστια, μεθοδευμένη επιχείρηση της εκχωμάτωσης και επιχωμάτωσης – «μπάζωμα» του τόπου του δυστυχήματος, η οποία, ως αναδεικνύεται κατωτέρω, ξεκίνησε αμέσως μετά και δη λίγα μόλις 24ωρα μετά το άνω δυστύχημα.

1.4. Η πρωτοφανής αλλοίωση του τόπου του δυστυχήματος είχε ως αποτέλεσμα την καταστροφή κρίσιμου για την ανεύρεση της αλήθειας αποδεικτικού υλικού, από το οποίο θα μπορούσαν να εντοπιστούν τα αληθή αίτια και άρα οι ένοχοι της θανάτωσης των νεκρών που κατακάηκαν, αφού επέζησαν της σύγκρουσης. Η δε απαξία της εν λόγω αλλοίωσης τονίζεται έτι περαιτέρω από το γεγονός της ύπαρξης αδιάσειστων στοιχείων, άλλως ισχυρότατων ενδείξεων, ότι η πλειοψηφία των θυμάτων του δυστυχήματος βρήκε τραγικό θάνατο όχι από τη σύγκρουση καθαυτή αλλά εξ αιτίας παράνομου φορτίου αρωματικών υδρογονανθράκων που φέρεται να μετέφερε η εμπορική αμαξοστοιχία, το οποίο προκάλεσε έκρηξη και πυρκαγιά που οδήγησε στον θάνατο τους επιζήσαντες της σύγκρουσης επιβάτες. Συναφώς οράτε και παραγράφους 459, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 474, 477, 478, 480, 485, 488, 489, 494 του Πορίσματος του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, όπου διαγνώστηκε η ύπαρξη του άγνωστου καυσίμου, το οποίο προκάλεσε την πυρόσφαιρα και η σύνθεση του οποίου θα είχε εντοπιστεί, αν τυ πεδίο του εγκλήματος δεν είχε άμεσα μπαζωθεί **[οράτε ειδικά παρ. 478: *«Εάν γινόταν σωστή δειγματοληψία και ανάλυση στον τόπο του ατυχήματος την 1η Μαρτίου 2023 (10-12 ώρες μετά το ατύχημα), θα υπήρχαν αρκετές πληροφορίες για τον προσδιορισμό του τύπου και της θέσης της πηγής για το άγνωστο καύσιμο (βλ. αυτοψία χώρου)»*].**

1.5. Μέχρι και σήμερα, παρά την τεράστια κοινωνική και θεσμική απαίτηση για λογοδοσία, δεν έχουν αποδοθεί οι ευθύνες σε αυτούς που πραγματικά κατείχαν θέσεις ευθύνης και ελάμβαναν κρίσιμες αποφάσεις πριν, κατά και μετά το δυστύχημα. Η ουσιαστική διερεύνηση της υπόθεσης είτε παραμένει επιμελώς ατελής, είτε αποπροσανατολισμένη, με αποτέλεσμα να παγιώνεται καθεστώς ατιμωρησίας και συσκότισης της αλήθειας.

II. ΕΡΕΥΝΗΤΕΕΣ ΠΟΙΝΙΚΑ ΚΟΛΑΣΙΜΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

Ευθύς κατωτέρω ακολουθεί η συνοπτική παράθεση των ποινικά ερευνητέων πράξεων και παραλείψεων των καθ' ων η αναφορά, οι οποίες συνδέονται με την χρόνια εγκληματική διαχείριση και εγκληματική παραμέληση του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, επί ζημία του Ελληνικού Δημοσίου, των Ελλήνων Πολιτών αλλά και με κατασπατάληση ευρωπαϊκών κονδυλίων σε βάρος των οικονομικών συμφερόντων της Ένωσης. Για τους λόγους τούτους, δέον όπως σε τήρηση του καθήκοντός σας προχωρήσετε στη σύσταση Ειδικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής για την διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης επί των κάτωθι πράξεων/ παραλείψεων:

Α. ΕΠΙ ΤΩΝ ΚΑΤ' ΕΞΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΠΡΑΞΕΩΝ ΑΠΙΣΤΙΑΣ ΣΕ ΒΑΡΟΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

1. ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΞΑΓΟΡΑΣ ΤΟΥ 100% ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ

1.1. Κατά το έτος 2019, έλαβε χώρα η εξαγορά του 100% της Ελληνικής Εταιρείας Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού (ΕΕΣΣΤΥ) από την Hellenic Train, έναντι του ασυνήθιστα χαμηλού τιμήματος των 22 εκατομμυρίων ευρώ.

1.2. Ειδικότερα, μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Hellenic Train - ΤΡΑΙΝΟΣΕ, υπογράφτηκε στις 29 Νοεμβρίου 2019 μνημόνιο, παρουσία του τότε Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, Κωνσταντίνου Καραμανλή, της διοίκησης της σιδηροδρομικής εταιρίας, τον μέτοχο της μητρικής εταιρίας Trenitalia και τον Ιταλό πρέσβη Luigi Maras. Το Μνημόνιο αφορούσε στη διαπραγμάτευση για την ανάθεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας σιδηροδρομικής μεταφοράς με ταυτόχρονη εξασφάλιση επενδύσεων 2,5 δισ. ευρώ στην Ελλάδα μέσα στα επόμενα 9 χρόνια για ουσιαστική αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών στο σιδηροδρομικό δίκτυο.

1.3. Βασικοί όροι - υποχρεώσεις της Hellenic Train βάσει της ανωτέρω συμφωνίας αποτελούν:

(α) η πλήρης ολοκλήρωση της εγκατάστασης συστημάτων σηματοδότησης στον κύριο σιδηροδρομικό άξονα Πειραιάς – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη (σύμβαση 717/2014 της ΕΡΓΟΣΕ) έως το τέλος του έτους 2021·

(β) η ενεργοποίηση και λειτουργία του συστήματος αυτόματης πέδησης ETCS στον ίδιο άξονα (σύμβαση 10005 της ΕΡΓΟΣΕ) εντός της αυτής προθεσμίας.

Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τους όρους του Μνημονίου Συνεργασίας, η Hellenic Train ανέλαβε επενδυτικές υποχρεώσεις, οι οποίες ανέρχονται μεταξύ 645 και 810 εκατομμυρίων ευρώ. Ωστόσο, οι προβλεπόμενες αυτές επενδύσεις τελούν υπό ρητές αιρέσεις που επιρρίπτουν στο Ελληνικό Δημόσιο την ευθύνη ολοκλήρωσης βασικών έργων υποδομής, τα οποία έπρεπε ήδη να είχαν υλοποιηθεί στο πλαίσιο των ευρωπαϊκών και εθνικών υποχρεώσεων της χώρας.

1.4. Σε πλήρη αναντιστοιχία προς τα ανωτέρω και κατά ευθεία παράβαση της αρχής της αναλογικότητας, το Ελληνικό Δημόσιο δεσμεύτηκε να καταβάλει ως οικονομικό αντιστάθμισμα επιδότηση συνολικού ύψους 750 εκατομμυρίων ευρώ, και δη 50 εκατομμύρια ευρώ ανά έτος για χρονική περίοδο 15 ετών, υπέρ της Hellenic Train, χωρίς να τεκμηριώνεται ουδεμία διασφάλιση συμμόρφωσης με τις προβλεπόμενες επενδυτικές δεσμεύσεις.

1.5. Τέλος, το τίμημα της συναλλαγής εμφανίζεται κατ' αντικειμενική εκτίμηση υπερβολικά χαμηλό, σε σχέση με την πραγματική οικονομική και λειτουργική αξία της εταιρείας, η οποία αποτελούσε κρίσιμο περιουσιακό στοιχείο της σιδηροδρομικής υποδομής της χώρας. Η παντελής έλλειψη διαφανούς και τεκμηριωμένης αποτίμησης, καθώς και η απουσία ανταγωνιστικής διαδικασίας επιλογής επενδυτή, συνιστούν ισχυρότατες ενδείξεις τέλεσης απιστίας επί βλάβη των συμφερόντων του Ελληνικού Δημοσίου και πρόκλησης σημαντικότατης περιουσιακής ζημίας σε βάρος αυτού.

1.6. Τούτων δοθέντων, η δομή αυτής της συμφωνίας, όπου οι υποχρεώσεις της ιδιωτικής πλευράς τελούν υπό αναβλητική αίρεση και η κρατική πλευρά αναλαμβάνει άμεσες και οικονομικά επιζήμιες δεσμεύσεις, τυγχάνει ποινικά ερευνητέα. Περαιτέρω, εγείρονται σοβαρά ερωτήματα ως προς τη σκοπιμότητα και τη διαφάνεια της σύμβασης, καθώς και την ενδεχόμενη προσβολή του δημοσίου συμφέροντος δια της άνισης κατανομής υποχρεώσεων και ανταλλαγμάτων.

1.7. Επισημαίνεται ότι ουδέν υλοποιήθηκε αναφορικά με τα όσα προβλέπονταν στο μνημόνιο συνεργασίας σε ό,τι αφορά τις επενδύσεις από την Hellenic Train και την ολοκλήρωση των υποδομών ασφάλειας εκ μέρους του Ελληνικού Δημοσίου.

1.8. Συνεπώς, δέον όπως προβείτε στη διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης προκειμένου να αποδοθούν οι κατά νόμον ευθύνες για την τέλεση των αδικημάτων της κακουργηματικής απιστίας σε βάρος του Ελληνικού Δημοσίου, της παράβασης καθήκοντος, καθώς και οιουδήποτε άλλου τυχόν αδικήματος έχει τελεστεί με τις πράξεις, τις παραλείψεις και την συμμετοχή των αναφερόμενων.

2. ΕΠΙ ΤΗΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΡΤΙΣΘΕΙΣΑΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ HELLENIC TRAIN

2.1. Τον Ιούλιο του έτους 2022, υπό τη διακυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και κατά την Υπουργία του Κωνσταντίνου Καραμανλή, έλαβε χώρα η αναθεώρηση της καταρτισθείσας μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Hellenic Train σύμβασης.

2.2. Σύμφωνα με τη νέα αναθεωρημένη σύμβαση, η Hellenic Train θα λαμβάνει ετήσια αποζημίωση ύψους 50 έως 62 εκατομμυρίων ευρώ για την εκτέλεση δρομολογίων σε άγονες γραμμές. Το συγκεκριμένο ποσό καθορίστηκε αυθαίρετα, χωρίς να προηγηθεί εμπεριστατωμένη οικονομοτεχνική μελέτη που να τεκμηριώνει, βάσει κόστους και εσόδων από εισιτήρια, ποιες γραμμές και ποια δρομολόγια είναι ζημιογόνα. Ενδεικτικό της -κατ' επιεική κρίση- αδιαφάνειας αποτελεί το γεγονός ότι ως άγονη γραμμή χαρακτηρίστηκε ακόμη και το δρομολόγιο Αθήνα – Θεσσαλονίκη (!).

2.3. Πέραν των ανωτέρω, σημαντικό τμήμα της συμφωνίας αφορούσε την απαλλαγή της Hellenic Train από την υποχρέωση πραγματοποίησης επενδύσεων ύψους 645 εκατομμυρίων ευρώ, όπως αρχικώς είχε συμφωνηθεί, με την υποχρέωση για νέες επενδύσεις να περιορίζεται στο εξευτελιστικό ποσό των 62 εκατομμυρίων ευρώ. Με την τροποποιημένη σύμβαση, συνεπώς, η Hellenic Train απαλλάχθηκε από συμβατικές επενδυτικές υποχρεώσεις ύψους 623 εκατομμυρίων ευρώ, σε βάρος των Ελλήνων Πολιτών.

2.4. Η ποινικώς ερευνητέα απαλλαγή της Hellenic Train από τις επενδυτικές της υποχρεώσεις ύψους 623 εκατομμυρίων ευρώ, καταδεικνύει μάλιστα την εν συνειδήσει επιβράβευση της άνω εταιρείας για την παντελή απουσία μέριμνάς της επί του συγκεκριμένου ζητήματος.

2.5. Η αναθεωρημένη σύμβαση εξ όσων γνωρίζουμε, μέχρι και σήμερα κατά παράβαση της κείμενης νομοθεσίας δεν έχει δημοσιευτεί, γεγονός που όχι μόνο εγείρει σοβαρότατες υποψίες για την ύπαρξη επιπλέον σκανδαλωδών και παράνομων διατάξεων, αλλά και υπονομεύει καίρια την αρχή της διαφάνειας και της λογοδοσίας.

2.6. Συνεπώς, θα πρέπει να διενεργηθεί προκαταρκτική εξέταση σε βάρος των Κυριάκου Μητσοτάκη και Κωνσταντίνου Καραμανλή κατ' ελάχιστον για την

τέλεση των αδικημάτων της κακουργηματικής απιστίας σε βάρος του Ελληνικού Δημοσίου και της παράβασης καθήκοντος.

3. ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΠΟΓΡΑΦΗΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ «ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΤΗΣ ΡΩΜΗΣ»

3.1. Ακόμη και μετά το έγκλημα των Τεμπών, φαίνεται να υπογράφθηκε από τον Κυριάκο Μητσοτάκη σύμβαση, η οποία ουδόλως φαίνεται να είναι συμφέρουσα για τους Έλληνες Πολίτες, ή έστω να αποκαθιστά και να βελτιώνει την κατάσταση του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, με αποτέλεσμα να καθίσταται ομοίως άμεσα ερευνητέα.

3.2. Ειδικότερα, παρά τη βαρύτητα της τραγωδίας των Τεμπών και τις εκπεφρασμένες δεσμεύσεις για ενίσχυση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών, ο Κυριάκος Μητσοτάκης υπέγραψε εκ νέου, προσφάτως, μνημόνιο συνεργασίας με την Hellenic Train, παρουσία της Ιταλίδας Πρωθυπουργού Τζόρτζια Μελόνι, προβάλλοντας ως «επένδυση» το ποσό των 360 εκατομμυρίων ευρώ για τροχαίο υλικό και συναφείς εγκαταστάσεις. Το νέο αυτό ποσό ωστόσο υπολείπεται σημαντικά – και συγκεκριμένα κατά ποσοστό μεγαλύτερο του 50% – των αρχικών συμβατικών επενδυτικών υποχρεώσεων του 2019, οι οποίες ανερχόταν σε 645 εκατομμύρια ευρώ, και από τις οποίες η Hellenic Train απαλλάχθηκε με την αναθεώρηση της σύμβασης.

3.3. Αντιθέτως, το Ελληνικό Δημόσιο δεσμεύτηκε εκ νέου να επωμιστεί το κόστος υλοποίησης υποδομών ύψους τουλάχιστον 450 εκατομμυρίων ευρώ, συμπεριλαμβανομένης της αποκατάστασης κατεστραμμένων δικτύων και της ολοκλήρωσης συστημάτων ασφαλείας, την ίδια στιγμή που η ιδιωτική εταιρεία προτάσσει, ως προϋπόθεση για την προμήθεια σύγχρονου τροχαίου υλικού, την πλήρη ανάληψη υποδομών από την ελληνική πλευρά.

3.4. Η αποκαλούμενη «Συμφωνία της Ρώμης», η οποία παρουσιάστηκε ως δήθεν στρατηγική επιτυχία της Ελληνικής Κυβέρνησης και προβλήθηκε επικοινωνιακά ως ουσιαστική επανεκκίνηση του σιδηροδρομικού τομέα, προβλέπει επενδυτικό πρόγραμμα ύψους 360 εκατομμυρίων ευρώ από τη μητρική εταιρεία της Hellenic Train, την κρατική Ferrovie Dello Stato Italiano. Στο πλαίσιο του προγράμματος αυτού, εξαγγέλθηκε η προμήθεια 23 νέων συρμών, εκ των οποίων μόλις 8 θα είναι υπεραστικοί ταχείας κυκλοφορίας και 15 προαστιακού τύπου. Ωστόσο, η συμφωνία αυτή δεν συνοδεύεται από ουσιαστική στρατηγική ή απόδειξη χρονικής δέσμευσης υλοποίησης και δεν προσεγγίζει καν τις αναγκαίες απαιτήσεις αναβάθμισης του σιδηροδρομικού έργου στην Ελλάδα.

3.5. Καταρχάς, το υποσχόμενο επενδυτικό πρόγραμμα της Hellenic Train, στο πλαίσιο της λεγόμενης «Συμφωνίας της Ρώμης», δεν συνιστά επέκταση της μεταφορικής ικανότητας ή ουσιαστική αναβάθμιση του σιδηροδρομικού έργου, αλλά απλή αντικατάσταση πεπαλαιωμένων και ακατάλληλων τροχαίων μονάδων. Συγκεκριμένα, οι νέοι συρμοί που ανακοινώθηκε ότι θα αγοραστούν προορίζονται να υποκαταστήσουν τα γνωστά «ασημένια βέλη» – μεταχειρισμένα τρένα ηλικίας άνω των 30 ετών, τα οποία παραδόξως εντάχθηκαν στο εθνικό δίκτυο παρά τα σοβαρά λειτουργικά τους προβλήματα και τους κινδύνους ασφαλείας που παρουσίαζαν από την πρώτη στιγμή. Ενδεικτικό είναι το αρνητικό λειτουργικό ρεκόρ των 1,7 βλαβών ημερησίως, το οποίο αποκαλύπτει την πλήρη ανεπάρκεια και ακαταλληλότητα των εν λόγω συρμών.

3.6. Δεύτερον, ακόμη και η υλοποίηση αυτών των περιορισμένης κλίμακας επενδύσεων εκ μέρους της Hellenic Train (ύψους 360 εκατομμυρίων ευρώ) τελεί υπό τον όρο ότι το Ελληνικό Δημόσιο, διά του ΟΣΕ, θα έχει προηγουμένως υλοποιήσει δημόσιες επενδύσεις ύψους τουλάχιστον 450 εκατομμυρίων ευρώ. Δηλαδή, ο Έλληνας φορολογούμενος καλείται να επενδύσει περισσότερο από την ίδια την ιδιωτική εταιρεία που εκμεταλλεύεται το δίκτυο, προκειμένου αυτή να εκπληρώσει στοιχειώδεις υποχρεώσεις της. Οι δημόσιες επενδύσεις αφορούν κρίσιμες ελλείψεις ασφαλείας, οι οποίες θα έπρεπε να είχαν καλυφθεί προ πολλού

– όπως η εγκατάσταση αυτόματων συστημάτων πέδησης (ETCS), πλήρους τηλεδιοίκησης, Κέντρων Εποπτείας, γεωεντοπισμού συρμών και η αποκατάσταση των εκτεταμένων ζημιών από τις πλημμύρες στη Θεσσαλία.

3.7. Οι πανηγυρικές κυβερνητικές δηλώσεις περί «αναγέννησης» του σιδηροδρόμου όχι μόνο δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα, αλλά λειτουργούν αποπροσανατολιστικά αναφορικά με την ενημέρωση των Ελλήνων Πολιτών για την αποκατάσταση της ασφάλειας του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας.

3.8. Επισημαίνεται δε ότι, το επενδυτικό ύψος της συμφωνίας είναι σημαντικά υποδεέστερο των συμβατικά προβλεπόμενων του 2019, οι οποίες ανέρχονταν σε 645 εκατομμύρια ευρώ και ουδέποτε υλοποιήθηκαν ποτέ, κατόπιν αναθεώρησης της συμφωνίας με Πρωθυπουργό τον Κυριάκο Μητσοτάκη και Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών τον Κωνσταντίνο Καραμανλή.

3.9. Συνεπώς, δέον όπως ελεγχθεί η επαναλαμβανόμενη από μέρους του Κυριάκου Μητσοτάκη μετακύλιση επενδυτικής ευθύνης στο Δημόσιο, η ανοχή στην εισαγωγή παλαιωμένου τροχαίου υλικού και η κατά συρροή αναβολή κρίσιμων έργων ασφαλείας, πράξεις οι οποίες συνθέτουν ενιαία συμπεριφορά και στοιχειοθετούν ποινικά ελεγκτέες πράξεις.

4. ΕΠΙ ΤΩΝ ΚΑΚΟΥΡΓΗΜΑΤΙΚΩΝ ΕΥΘΥΝΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΜΗ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ 717/2014

4.1. Ευθύς εξαρχής επισημαίνεται ότι το σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών, στο οποίο έχασαν τη ζωή τους 57 συνάνθρωποί μας, θα είχε «*με βεβαιότητα αποφευχθεί εάν είχε ολοκληρωθεί το αντικείμενο της Σύμβασης 717 με το σύστημα ETCS σε λειτουργία.*».

4.2. Ωστόσο, η καθυστέρηση και η κακοδιαχείριση του εν λόγω έργου οδήγησε στην μη έγκαιρη ολοκλήρωσή του -ολοκλήρωση η οποία σημειωτέον μέχρι σήμερα δεν έχει επέλθει-. Η μη έγκαιρη ολοκλήρωση της σύμβασης 717/2014 συνοδεύεται από σειρά τέλεσης ποινικά κολάσιμων πράξεων.

4.3. Ειδικότερα, βασικά σημεία για τα οποία θα πρέπει να διενεργηθεί άμεσα προκαταρκτική εξέταση, και τα οποία καταδεικνύουν σωρεία τέλεσης ποινικών αδικημάτων κατά την εκτέλεση της υπ' αριθ. 717/2014 σύμβασης, αποτελούν τα ακόλουθα:

(α) Η μη τήρηση της νομιμότητας των διαδικασιών ανάθεσης, εκτέλεσης και τμηματικής διοικητικής παραλαβής προς χρήση της δημόσιας σύμβασης με αριθ. 717/2014.

(β) Το γεγονός ότι παρότι έληξαν όλες οι αποκλειστικές προθεσμίες για παράδοση του έργου προς χρήση, ο ανάδοχος δεν είχε εγκεκριμένες μελέτες και έπρεπε να κηρυχθεί έκπτωτος.

(γ) Η ανάταξη εξοπλισμού Bombardier γινόταν αποκλειστικά από την εταιρεία ΤΟΜΗ (ΑΚΤΩΡ) με την ανοχή της επίβλεψης της ΕΡΓΟΣΕ, παρότι η πρώτη δεν διέθετε την σχετική εμπειρία.

(δ) Η παράβαση των συμβατικών υποχρεώσεων από μέρους της αναδόχου Κοινοπραξίας «ΤΟΜΗ ΑΒΕΤΕ & ALSTOM TRANSPORT S.A.» επέφερε την επιβολή δημοσιονομικής διόρθωσης ύψους 2.423.816,72 ευρώ, ποσό προερχόμενο από το Ταμείο Συνοχής και από εθνικούς πόρους, το οποίο διατάχθηκε να επιστραφεί δυνάμει της υπ' αριθ. ΑΠ 69776 ΕΞ 2019/24-06-2019 απόφασης δημοσιονομικής διόρθωσης του Υπουργείου Οικονομικών.

Ειδικότερα, η παράβαση συνίσταται στη μη εκπόνηση και έγκριση των μελετών από την δανειοπάροχο εταιρεία, με χρήση του εξειδικευμένου προσωπικού της και της εμπειρίας που διαθέτει σε έργα σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης, καθώς και η μη παροχή της εξειδικευμένης εμπειρίας και

τεχνογνωσίας ειδικού έργου στο τμήμα ΣΚΑ-Πλατύ, και εντεύθεν, ότι αποτελεί παραβίαση των όρων της Διακήρυξης και των συμβατικών δεσμεύσεων της αναδόχου Κοινοπραξίας.

(ε) Η ΕΡΓΟΣΕ άλλαξε παράτυπα το φυσικό αντικείμενο της σύμβασης προκειμένου να επιτύχει τεχνηέντως την υπογραφή της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης του επίμαχου έργου, αξίας 13.320.240 ευρώ, με απευθείας ανάθεση στην εταιρεία ALSTOM, δοθέντος ότι άλλο έργο τεχνικά περιγράφει η Σύμβαση 717/2014, άλλο ενέκρινε το Ελεγκτικό Συνέδριο και άλλο εκτελείται από την ΕΡΓΟΣΕ, και, παράλληλα, με απόφαση του αρμόδιου Υπουργού , κατόπιν εισηγήσεως της ΕΡΓΟΣΕ, δόθηκε αδικαιολόγητα στον ανάδοχο αποζημίωση ύψους 3.500.000 ευρώ για θετικές ζημίες.

(στ) Στο Τμήμα Οινόη - Τιθορέα αποξηλώθηκε εξοπλισμός που είχε πληρωθεί με ευρωπαϊκά κονδύλια κατά παράβαση των οριζόμενων στην Σύμβαση, καταργήθηκε όλος ο εξοπλισμός μεταξύ δύο σταθμών στο τμήμα Οινόη - Τιθορέα, η ΕΡΓΟΣΕ αποξήλωσε όλα τα κυκλώματα γραμμής, που έπρεπε να ανατάξει βάσει αρχικής σύμβασης με προβλεπόμενες ποσότητες στον προϋπολογισμό του έργου και αντικατέστησε μέρος αυτών υποβαθμίζοντας ουσιαστικά το έργο, με μετρητές αξόνων, οι οποίοι, ωστόσο, δεν ανιχνεύουν θραύση σιδηροτροχιάς, κατά παράβαση της Σύμβασης.

4.4. Μάλιστα, προϊόν όλων των ανωτέρω παραβάσεων και κακοδιαχείρισης της επίμαχης σύμβασης αποτέλεσαν:

(α) η πρόταση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για δημοσιονομική διόρθωση ανερχόμενη στο ποσό των 14.463.599,42 ευρώ λόγω της σημαντικής καθυστέρησης στην υλοποίηση του έργου, με την υπ' αριθ. 5296/21/29-06-2021 επιστολή προ διορθώσεως, με σαφή και ξεκάθαρα διαφαινόμενη ζημία στα οικονομικά συμφέροντα της Ε.Ε. με ορατό τον κίνδυνο απένταξης της χρηματοδότησης από τα σχετικά ευρωπαϊκά κονδύλια.

(β) η επιβολή προστίμου 2.500.000 ευρώ από την ΕΔΕΛ για κακοδιαχείριση.

4.5. Για όλα τα ανωτέρω τελούσαν σε αδιαμφισβήτητη γνώση και οι τρεις καθ' ων η αναφορά - Κυριάκος Μητσοτάκης, Κωνσταντίνος Καραμανλής και Χρήστος Σπίρτζης, ως εκ της θέσεως και ιδιότητάς τους. Άλλωστε όπως προκύπτει ενδεικτικά από την υπ' αριθ. Ι 000551/2023 Επιστολή της Ευρωπαίας Εντεταλμένης Εισαγγελέως προς τον Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου, είχε διαγνωστεί από την ίδια την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία η εμπλοκή των Σπίρτζη και Καραμανλή σε αξιόποινες πράξεις, και δη:

«όσον αφορά εικαζόμενες αξιόποινες πράξεις που φέρονται να διαπράχθηκαν από πρώην μέλη της Ελληνικής Κυβέρνησης, και συγκεκριμένα: 1) το έγκλημα της παράβασης καθήκοντος (259 ΠΚ), που φέρεται ότι διαπράχθηκε από τον πρώην Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών Χρίστο ΣΠΙΡΤΖΗ, κατά το χρονικό διάστημα από την 06-11-2016 μέχρι και την 09-07-2019 και 2) το έγκλημα της απιστίας σε βάρος των οικονομικών συμφερόντων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ελληνικού Δημοσίου, εκ της οποίας η ζημία που προκλήθηκε υπερβαίνει συνολικά το ποσό των εκατόν είκοσι χιλιάδων (120.000) ευρώ (390 παρ. 2-1 ΠΚ), που φέρεται να διαπράχθηκε από τον πρώην Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών Κωνσταντίνο ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ, την 06-03-2020 και την 12-01-2021, στο πλαίσιο υλοποίησης [...]».

4.6. Συνεπώς, υπάρχουν επαρκείς και ισχυρές ενδείξεις ότι κατά την εποπτεία, παρακολούθηση και εκτέλεση της 717/2014 Σύμβασης από τους αρμόδιους Μητσοτάκη, Καραμανλή και Σπίρτζη, με υπαίτιες πράξεις και παραλείψεις, κατά παράβαση των κανόνων της επιμελούς διαχείρισης, και εν γνώση του Πρωθυπουργού, προκλήθηκαν παρατυπίες και καθυστερήσεις, με συνέπεια να επέλθει σημαντικού ύψους περιουσιακή ζημία στα οικονομικά συμφέροντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ελληνικού Δημοσίου.

5. ΕΠΙ ΤΗΣ ΠΑΡΑΛΕΙΨΗΣ ΘΕΣΠΙΣΗΣ ΕΘΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

5.1. Ο πρώην Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών - Κωνσταντίνος Καραμανλής, υπό την ιδιότητά του ως αρμόδιου κρατικού οργάνου, παρέλειψε να θεσπίσει Εθνικούς Κανόνες Ασφαλείας, όπως ρητώς επιβάλλεται από τις Οδηγίες (ΕΕ) 2016/798 και 2016/797, καθώς και από το άρθρο 60 του Ν. 4632/2019, στο πλαίσιο του εθνικού του καθήκοντος για την υιοθέτηση ενισχυμένων μέτρων ασφάλειας. Η ως άνω παράλειψη καθίσταται ιδιαίτερα επιλήψιμη, δοθέντος ότι ήδη από την 24.01.2022 είχε σημειωθεί σοβαρό σιδηροδρομικό ατύχημα με επιβατική αμαξοστοιχία στην περιοχή της Δαύλειας Βοιωτίας, γεγονός που κατέδειξε με σαφήνεια την ύπαρξη σοβαρών ελλείψεων στο ισχύον σύστημα ασφάλειας.

5.2. Περαιτέρω, ο ανωτέρω Υπουργός δεν άσκησε την κατά νόμο προβλεπόμενη εποπτεία επί του διαχειριστή υποδομής (ΕΡΓΟΣΕ), του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ) και της σιδηροδρομικής επιχείρησης Hellenic Train, παραλείποντας να διασφαλίσει την εφαρμογή των προβλεπόμενων κανόνων ασφάλειας και την τήρηση των αναγκαίων μέτρων πρόληψης κινδύνων.

5.3. Η επίμονη και συστηματική αυτή αδράνεια, η οποία συνίσταται σε σειρά κρίσιμων παραλείψεων, συνιστά μορφή βαριάς θεσμικής αποτυχίας, η οποία συνέτεινε ουσιωδώς στη δημιουργία και διατήρηση πηγής διαρκούς, πρόδηλου και ιδιαιτέρως αυξημένου κινδύνου για τα εννόμως προστατευόμενα αγαθά της ανθρώπινης ζωής και σωματικής ακεραιότητας. Η εν λόγω παράλειψη τελεί σε άμεση αιτιώδη συνάφεια με την επελθούσα διακινδύνευση των ανωτέρω αγαθών και, εν τέλει, με τους θανάτους που επήλθαν.

6. ΕΠΙ ΤΗΣ ΚΑΚΟΥΡΓΗΜΑΤΙΚΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΑΥΤΗΣ - ΑΝΘΡΩΠΟΚΤΟΝΙΩΝ ΚΑΙ ΕΚΤΕΝΕΣΤΑΤΩΝ ΣΩΜΑΤΙΚΩΝ ΒΛΑΒΩΝ ΕΚ ΤΟΥ ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΤΕΜΠΩΝ

6.1. Από πλήθος εξώδικων δηλώσεων που είχαν απευθυνθεί στο Υπουργείο, καθώς και εκ της θεσμικής ιδιότητάς τους, και δη του Κυριάκου Μητσοτάκη ως Πρωθυπουργού της χώρας και των Χρήστου Σπίρτζη και Κωνσταντίνου Καραμανλή ως αρμόδιων κατά τον οικείο χρόνο Υπουργών, προκύπτει ότι οι ίδιοι είχαν πλήρη και εμπεριστατωμένη γνώση της μη εφαρμογής της Σύμβασης 717/2014, και, ως εκ τούτου, της παντελούς απουσίας λειτουργούντος συστήματος ασφαλείας στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Η γνώση αυτή συνεπάγεται επίγνωση της συντελούμενης κατάστασης σοβαρής διακινδύνευσης της ασφάλειας του επιβατικού κοινού, ήτοι της έκθεσης απροσδιόριστου αριθμού προσώπων σε καθημερινό κίνδυνο ζωής και σωματικής ακεραιότητας.

6.2. Παρά ταύτα, οι αναφερόμενοι όχι μόνο δεν έλαβαν τα αναγκαία και κατά νόμον προβλεπόμενα μέτρα, όπως η άμεση στελέχωση του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ με εξειδικευμένο τεχνικό προσωπικό, αλλά επέλεξαν να αποκρύπτουν συστηματικά την αλήθεια, διαβεβαιώνοντας ψευδώς περί της υποτιθέμενης ασφάλειας του σιδηροδρομικού δικτύου.

6.3. Παράλληλα, αξιοποίησαν τη θεσμική τους θέση προβαίνοντας σε προσλήψεις για εξυπηρέτηση εκλογικών σκοπών, εκτός του προβλεπόμενου νομικού πλαισίου, χωρίς επαγγελματικά προσόντα ή επάρκεια, με συνέπεια την περαιτέρω έκθεση των επιβατών σε άμεσο και πρόδηλο κίνδυνο. Η παρανομία της πρόσληψης αυτής μάλιστα, δεν είναι άσχετη με την ασφάλεια των συγκοινωνιών αλλά απολύτως συνδεδεμένη αφού τα απαιτούμενα προσόντα δεν ήταν τυπικής αλλά ουσιαστικής φύσης και κατέτειναν στην ειδική φυσική και πνευματική κατάσταση που απαιτούσε η συγκεκριμένη θέση, προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφάλεια των συγκοινωνιών.

6.4. Αλλά και πλέον των ανωτέρω, η κατάσταση των σιδηρόδρομων χειροτέρεψε έτι περαιτέρω:

(α) με την κατάργηση δευτέρου μηχανοδηγού · **και**

(β) με την μη λειτουργία του δευτεροβάθμιου οργάνου ασφάλειας, την αποκατάσταση λειτουργίας του οποίου δεν φρόντισε ο Κωνσταντίνος Καραμανλής, αν και γνώριζε για την παύση λειτουργίας του ήδη από το έτος 2020,

καταργώντας τοιουτοτρόπως και τις τελευταίες ασφαλιστικές δικλείδες για την αποτροπή τυχόν ανθρώπινου σφάλματος, σφάλματος το οποίο είναι αναπόφευκτο.

6.5. Οι ανωτέρω θετικές ενέργειες ήταν σε βάρος της ασφάλειας και πρέπει να συνεκτιμηθούν σε συνδυασμό με την παράλειψη της μη έγκαιρης ολοκλήρωσης της συμβάσης 717/2014, αλλά και με την άφεση προς την Hellenic Train υποχρεώσεων σχετιζόμενων με την ασφάλεια ύψους 600 εκ.

6.6. Περαιτέρω, ενώ οι αναφερόμενοι είχαν την εποπτεία του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, παρέλειψαν σκοπίμως να επιβλέψουν τον τρόπο ανάθεσης των έργων αυτών με σκοπό να εξυπηρετήσουν τους μεγάλους επιχειρηματικούς κολοσσούς. Είναι χαρακτηριστικό ότι, όπως προέκυψε από τις εργασίες της Εξεταστικής Επιτροπής αλλά σύμφωνα και με το ίδιο το πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων, τα έργα τα οποία ήταν αναγκαία για την εγκατάσταση των συστημάτων ασφαλείας στον ελληνικό σιδηρόδρομο αντί να είναι ενιαία, όπως θα έπρεπε, τελικώς κατατμήθηκαν με σκοπό να ικανοποιηθούν όσο το δυνατόν περισσότεροι επιχειρηματικοί όμιλοι, με αποτέλεσμα να προκληθούν σοβαρά προβλήματα λειτουργικότητας και συμβατότητας.

6.7. Η ως άνω συμπεριφορά στοιχειοθετεί σωρευτικά επαρκείς ενδείξεις τέλεσης βαρύτατων αξιόποινων πράξεων, δια της ενσυνείδητης αποχής από πράξεις αποτροπής κινδύνου και της θετικής ενέργειας παραπλάνησης των

πολιτών και των αρμόδιων αρχών, οι οποίες συνδέονται αιτιωδώς με τις επελθούσες ανθρωποκτονίες και σωματικές βλάβες.

6.8. Τούτων δοθέντων, χρήζει ενδελεχούς ποινικής διερεύνησης η τέλεση, εκ μέρους των κ.κ. Κυριάκου Μητσοτάκη, Κωνσταντίνου Καραμανλή και Χρήστου Σπίρτζη, των εγκλημάτων της ανθρωποκτονίας και των σωματικών βλαβών κατ' ελάχιστον από ενδεχόμενο δόλο, κατά συρροή, σύμφωνα με τα άρθρα 299 και 308 του Ποινικού Κώδικα, αλλά και της κακουργηματικής έκθεσης κατ' άρθρο 306 του Ποινικού Κώδικα, έκθεση η οποία μάλιστα τελείται κατ' εξακολούθηση, συνεχιζόμενη μέχρι σήμερα.

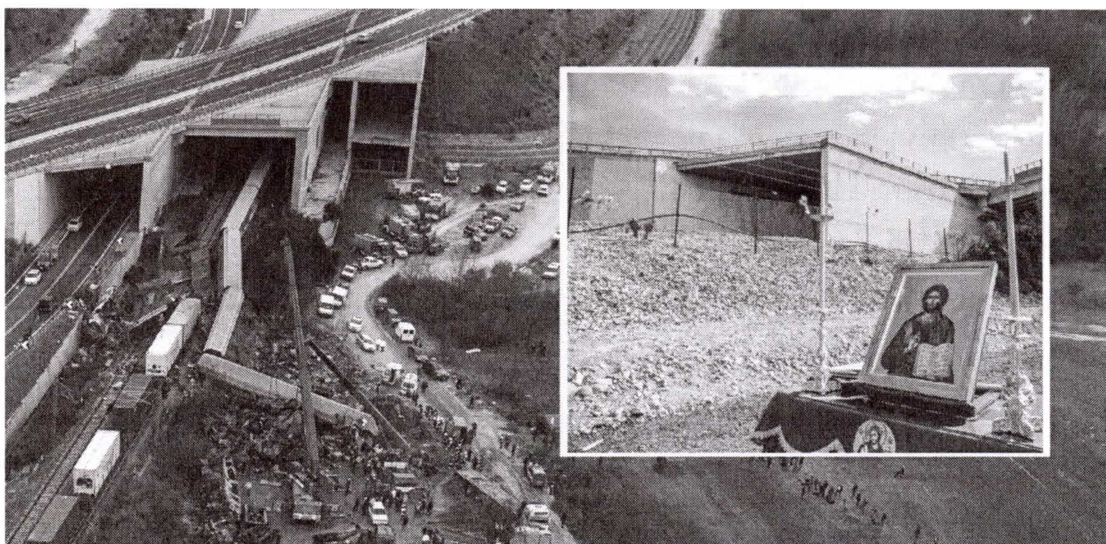
7. ΕΠΙ ΤΟΥ ΕΓΚΛΗΜΑΤΙΚΟΥ ΜΠΑΖΩΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΟΥ ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΣ - ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΤΕΜΠΩΝ

7.1. ΟΙ ΕΡΕΥΝΗΤΕΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ ΑΠΟΧΩΜΑΤΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΩΜΑΤΩΣΗΣ – «ΜΠΑΖΩΜΑ» ΤΟΥ ΤΟΠΟΥ ΤΟΥ ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΣ - ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΑΝΕΥ ΑΝΑΚΡΙΤΙΚΗΣ ΑΔΕΙΑΣ, ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗ ΚΡΙΣΙΜΟΥ ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΟΥ ΥΛΙΚΟΥ

7.1.1. Σύμφωνα με το ενδεικτικό από **21.03.2024** δημοσίευμα του ηλεκτρονικού εντύπου «**Αυγή**» με τίτλο: «**Τέμπη / Αλλοίωσαν ταχύτατα και πριν το μπάζωμα το χώρο της τραγωδίας**» (https://www.avgi.gr/koinonia/480591_alloiosan-tahytata-kai-prin-mpazoma-horo-tis-tragodias):

Η ΑΥΓΗ

Τέμπη / Αλλοίωσαν ταχύτατα και πριν το μπάζωμα το χώρο της τραγωδίας



Αφαιρέθηκαν 300 κ.μ. χώμα με 30 φορτηγά που απορρίφθηκε σε ιδιωτικό οικόπεδο και αφέθηκε εκτεθειμένο χωρίς φύλαξη - Αποκαλύφθηκε από άσχετη δικογραφία

Για πρωτοφανή, μεθοδευμένη και ταχύτατη αλλοίωση του χώρου, που οδήγησε σε καταστροφή τεκμηρίων και πιθανή απώλεια ακόμη και ανθρώπινων μελών των θυμάτων, έκανε λόγο μιλώντας στο Open ο δικηγόρος οικογενειών των θυμάτων Γιάννης Μαρακάκης.

«Προέκυψε από μία δικογραφία που αναμένεται να συσχετιστεί με τη δική μας, **ότι τις πρώτες τρεις ημέρες μετά το δυστύχημα, δόθηκε εντολή σε έναν εργολάβο να μεταφέρει τα χώματα, το χώμα επί του οποίου κατέληξαν τα πρώτα βαγόνια, κάτω από το λοφίσκο που βρίσκονταν οι ράγες. Το χώμα ήταν 300 κυβικά μέτρα, 30 φορτηγά.** Δεν μεταφέρθηκε στο Κουλούρι μαζί με τα υπόλοιπα συντρίμμια και τα βαγόνια. **Δόθηκε εντολή να μεταφερθεί σε ιδιωτικό χώρο, σε ιδιωτικό οικόπεδο, σχεδόν ένα οικοδομικό τετράγωνο με χώμα**. Και χαρακτηρίστηκε "άχρηστο", όπως είπε. [...].

Προ του μπαζώματος υπήρξε αφαίρεση τουλάχιστον 300 κ.μ. από χώμα, που μπορεί να είχε μέσα τα υλικά που ψάχνουμε, ανθρώπινα μέλη, αποδεικτικά στοιχεία που ποτέ δεν αποτέλεσαν αντικείμενο έρευνας. Όπως και να έχει, αυτό θα αποτελέσει αντικείμενο έρευνας του ανακριτή, που ένα χρόνο μετά διαπιστώνει ότι οι τεχνικοί σύμβουλοι των οικογενειών που πήγαν "ντετεκτιβίστικα" να ψάξουν και να πάρουν δείγματα από το χώμα, από λαμαρίνες, ακόμα και από απομακρυσμένα σημεία, για το τι έχει συμβεί, τι ήταν αυτή η έκρηξη, **ότι τις πρώτες τρεις ημέρες εντελώς αυθαίρετα έχει μεταφερθεί σχεδόν μισό οικοδομικό τετράγωνο από χώμα σε ένα ιδιωτικό οικόπεδο, όπου ποτέ δεν δόθηκε η δυνατότητα σε κανέναν να ερευνήσει.** [...] **Ο κ. Μαρακάκης υπογράμμισε ότι «αν δείτε φωτογραφίες την 1η του Μαρτίου και στις 5 του Μαρτίου,**

στις 4 ημέρες που έχουν μεσολαβήσει, θα διαπιστώσετε την διαφοροποίηση, την ισοπέδωση της μορφολογίας σε εκείνο το σημείο. Μετά ήρθαν και μπήκαν τα φερτά υλικά και το εκκλησάκι και όλα τα υπόλοιπα, με εργολάβο. Ο άνθρωπος αυτός λέει ότι πήρε εντολή από αξιωματικό της Πυροσβεστικής. Κι ενώ μέχρι εκείνη τη στιγμή το πρωτόκολλο έλεγε πως ό,τι μετακινείται από το σημείο του δυστυχήματος μεταφέρεται με αστυνομική συνοδεία και πρωτόκολλο παράδοσης-παραλαβής στο Κουλούρι, τα πάντα πήγαιναν εκεί, σε ένα χώρο που έπρεπε να είναι σφραγισμένος μέχρι και σήμερα. [...].

Σε ένα αεροπορικό δυστύχημα, σφραγίζονται τα πάντα και δεν έχει πρόσβαση κανένας. Εδώ, από την πρώτη στιγμή, υπάρχουν φωτογραφίες στις οποίες απεικονίζονται στελέχη των εταιρειών που κατηγορούνται, για τους οποίους έχει ήδη συνταχθεί κατηγορία, να είναι μέσα στο χώρο. Δεν έγινε σφράγιση του χώρου, έγινε ολοκλήρωση μίας πάρα πολύ σύνθετης διαδικασίας με fast track. Σε τρεις ημέρες, με 60 νεκρούς», τόνισε ο κ. Μαρακάκης. [...].

Μιλάμε για 300 κυβικά χώμα. Εδώ, δεν πρέπει να αγγίξεις μία πέτρα, να μετακινήσεις από χώρο στον οποίο έχει συντελεστεί τέτοια τραγωδία. Έγκλημα, εφόσον έχει ανοιχθεί ποινική δικογραφία και μάλιστα με κακουργηματικές διώξεις. **Μιλάμε για χώρο που πρέπει να περατωθεί η ανάκριση να είναι σφραγισμένος.** Και μόνο το γεγονός ότι αυτό "διέλαθε" της προσοχής της ανάκρισης για ένα χρόνο, είναι πάρα πολύ σοβαρό. Τώρα, ο ανακριτής έχει λάβει υπόψιν του το στοιχείο αυτό. Ξέρω ότι θα μεριμνήσει για να φτάσει όχι μόνο στο **ποιος είναι ο εργολάβος, αυτό είναι γνωστό. Στο ποιοι έδωσαν την εντολή, το πώς μετακινήθηκε όλο αυτό το χώμα εκεί.** [...].»

7.1.2. Εκ του ανωτέρω δημοσιεύματος προκύπτουν, μεταξύ άλλων, τα εξής:

(α) λίγες μόνο ώρες μετά από το δυστύχημα, ξεκίνησε η τεράστια, μεθοδευμένη και ταχύτατη επιχείρηση αλλοίωσης του πεδίου του εγκλήματος - δυστυχήματος·

(β) κατά παράβαση του νόμου και των συναφών πρωτοκόλλων, ο τόπος του δυστυχήματος δεν σφραγίστηκε προκειμένου να εξασφαλιστεί το αποδεικτικό υλικό·

(γ) αντίθετα, από το πεδίο του δυστυχήματος αφαιρέθηκε τεράστια ποσότητα χώματος, η οποία υπολογίζεται σε 300 κ.μ. Η αφαιρεθείσα ύλη μεταφέρθηκε με 30 φορτηγά σε ιδιωτικό οικόπεδο ·

(δ) το χώμα το οποίο αφαιρέθηκε, περιείχε και ακρωτηριασμένα μέλη θυμάτων ·

(ε) μετά την αφαίρεση της εν λόγω ύλης, στο σημείο μεταφέρθηκαν άλλα υλικά, με τα οποία πραγματοποιήθηκε το λεγόμενο «μπάζωμα» ·

(στ) όλες οι ως ανωτέρω ενέργειες, οι οποίες οδήγησαν στην ολοσχερή καταστροφή κρίσιμου αποδεικτικού υλικού, συνιστούν παράνομη αλλοίωση του πεδίου του δυστυχήματος ·

(ζ) Όλες οι εργασίες διεξήχθησαν κατόπιν ερευνητέων σχετικών εντολών·

(η) τις εργασίες αυτές ανέλαβαν εργολάβοι.

7.1.3. Η αλλοίωση του πεδίου επιβεβαιώνεται και από την υπ' αρ. 43/2024 διάταξή του κ. Εισαγγελέα Εφετών Λάρισας, όπου διαλαμβάνονται τα εξής:

*«…….**οι ανωτέρω ενέργειες συνιστούν αυθαίρετη παρέμβαση στο τόπο πέριξ του δυστυχήματος** που αυτονόητα είναι και τόπος εγκλήματος στο μέτρο που διερευνώνται ποινικά κολάσιμες πράξεις ή παραλείψεις που οδήγησαν στη πρόκληση του, **κατά παράβαση της διάταξης του άρθρου 251 ΚΠΔ, στην οποία σκιαγραφείται το έργο του ανακριτή και των ανακριτικών υπαλλήλων ως αποκλειστικά αρμόδιων να ενεργούν τις αναγκαίες ανακριτικές πράξεις για την συλλογή και διατήρηση των αποδείξεων, αλλά και της υποχρέωσης των προανακριτικών υπαλλήλων και όσων παρευρίσκονται στο σημείο να διατηρούν το χώρο ανέπαφο για την απρόσκοπτη συλλογή των αποδεικτικών στοιχείων. Εντούτοις, παρά την πιο πάνω διαπιστωθείσα επέμβαση στο τόπο του δυστυχήματος, δεν έχει γίνει ακόμη σαφές με βάση ποια διαδικασία ελήφθη αυτή η απόφαση και από ποιον, δοθέντος ότι εκτός από τη γενική παρατήρηση ότι όλοι εκτελούσαν εντολές της πυροσβεστικής υπηρεσίας, δεν έχει διευκρινιστεί ποια συγκεκριμένα πρόσωπα αποφάσισαν την απομάκρυνση κρίσιμων αποδεικτικών στοιχείων από τον χώρο του δυστυχήματος, καθώς και τον λόγο μιας τέτοιας ενέργειας, αφού οι όγκοι χώματος και άλλων φερτών υλικών που απομακρύνθηκαν δεν είχαν ακόμη εξεταστεί από τους πραγματογνώμονες και τους ειδικούς, ενώ υπήρχαν και αγνοούμενοι της επιβατικής αμαξοστοιχίας**….Συνεπώς, κρίνουμε αναγκαία την συμπλήρωση της προκαταρκτικής εξέτασης η οποία να ανατεθεί αυτοπροσώπως σε Αντεισαγγελέα Πρωτοδικών, **προκειμένου εντός είκοσι ημερών να διευκρινιστεί ποια συγκεκριμένα πρόσωπα παρευρίσκονταν τις πρώτες ημέρες και μέχρι και την επίστρωση του χώρου με πίσσα και χαλίκια στο τόπο του δυστυχήματος, και ποιος ή ποια πρόσωπα έδωσαν εντολή απομάκρυνσης των χωμάτων και των λοιπών υλικών που στη συνέχεια μεταφέρθηκαν σε ιδιόκτητο οικόπεδο χωρίς να τεθεί το υλικό αυτό στη διάθεση των δικαστικών αρχών**…».*

7.1.4. **Η παρά το νόμο επέμβαση στο πεδίο του δυστυχήματος αναδεικνύεται και από το υπ' αρ. πρωτ. 132εξ/7.02.2025 έγγραφο του Αντιεισαγγελέα Εφετών Λάρισας, κ. Λάμπρου Τσόκα, στο οποίο αναφέρεται ότι η απόληψη χωμάτων από τον τόπο του δυστυχήματος έγινε χωρίς εισαγγελική παραγγελία και έγκριση και ως εκ τούτου είναι παράνομη. Για τη εν λόγω δε επέμβαση έχει ήδη ασκηθεί ποινική δίωξη σε βάρος εμπλεκόμενων, που δεν φέρουν την ιδιότητα Υπουργού:**



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΕΙΣΑΓΓΕΛΙΑ ΕΦΕΤΩΝ ΛΑΡΙΣΑΣ

Λάρισα, 7 Φεβρουαρίου 2025
Αριθμ. Πρωτ.: 132 εξ

Ταχ. Δ/νση: Δικ. Μέγαρο
Πληροφορίες: κα Αλμπάνη
Αριθμ. Τηλεφ: 2410530362
E mail:
d.grammateias@eisaggeliaefeton-larisas.gov.gr

ΠΡΟΣ: Το Υπουργείο Δικαιοσύνης
Υπηρεσία Συντονισμού
Γραφείο Νομικών και
Κοινοβουλευτικών θεμάτων

Θέμα: Κοινοβουλευτικός έλεγχος

Σχετ.: α) Το υπ' αριθ. πρωτ. 34α / 5-2-2025 έγγραφό σας
β) Η υπ' αριθμ. 3081/4-2-2025 ερώτηση

Κατόπιν της υπό στοιχείου (β) ερώτησης, που μας εστάλη με το υπό στοιχείο (α) έγγραφό σας, προκειμένου να συντάξουμε και να αποστείλουμε ενημερωτικό σημείωμα επ' αυτής ως προς το 2ο των ερωτημάτων, σας γνωρίζουμε ότι:

Για την απόληψη χωμάτων στο σημείο σύγκρουσης των τρένων δεν προηγήθηκε παραγγελία ούτε από τον Διευθύνοντα την Εισαγγελία Εφετών Λάρισας ούτε από τον Διευθύνοντα την Εισαγγελία Πρωτοδικών Λάρισας.

Για το πιο πάνω συμβάν, μετά από διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης, ασκήθηκε ποινική δίωξη για παράβαση καθήκοντος σε βάρος των εμπλεκόμενων προσώπων και ακολούθησε συσχέτιση με την δικογραφία (ΑΒΜ 2023/49 / ΕΓ4-23/3) που χειρίζεται ο Εφέτης Ανακριτής.

Οι εμπλεκόμενοι κατηγορούμενοι έχουν ήδη απολογηθεί ενώπιον του Εφέτη - Ανακριτή.

Ο Εισαγγελέας Εφετών

Λάμπρος Τσόγκας
Αντεισαγγελέας Εφετών

7.1.5. Περαιτέρω, σύμφωνα με το ενδεικτικό από **10.03.2025** δημοσίευμα στον διαδικτυακό τόπο NewsIt, με τίτλο «**Τέμπη: Εικόνες ντοκουμέντα μετά το «ξεμπάζωμα»**

- Βρέθηκαν ανθρώπινα οστά μαζί με τα συντρίμμια των δυο τρένων» (https://www.newsit.gr/ellada/tempi-eikones-ntokoumenta-meta-to-ksempazoma-vrethikan-anthropina-osta-mazi-me-ta-syntrimmia-ton-dyo-trenon/4328366/)**:**

Newsit

Τέμπη: Εικόνες ντοκουμέντα μετά το «ξεμπάζωμα» – Βρέθηκαν ανθρώπινα οστά μαζί με τα συντρίμμια των δυο τρένων

Νέα ευρήματα έδωσε στην δημοσιότητα η εταιρεία Anubis, αναφορικά με το τί βρέθηκε στο σημείο όπου μεταφέρθηκαν τα συντρίμμια από τη μοιραία σύγκρουση στα Τέμπη



Σοκ προκαλούν τα νέα στοιχεία που αποκαλύπτονται για την τραγωδία στα Τέμπη, 2 χρόνια μετά τη μοιραία σύγκρουση των δύο τρένων, από την οποία 57 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους.

Έρευνες γίνονται μετά το μπάζωμα στον τόπο της τραγωδίας στα Τέμπη, όπου 2 τρένα συγκρούστηκαν μετωπικά την 28η Φεβρουαρίου 2023. **Σύμφωνα με την εκπομπή Live News, νέα στοιχεία δόθηκαν στην δημοσιότητα, μετά το πόρισμα της εταιρείας Anubis, η οποία ειδικεύεται στον εντοπισμό αγνοουμένων, νεκρών ή ζωντανών, με τη βοήθεια ειδικά εκπαιδευμένων σκύλων.**

Τόσο στο Κουλούρι, όσο και στη θέση «Πηγάδια» του Ευαγγελισμού στη Λάρισα, έγινε ο έλεγχος της Anubis μετά από 14 ολόκληρους μήνες, η οποία έδειξε πως μέσα στα μπάζα που είχαν μεταφερθεί τότε από το σημείο της σύγκρουσης, υπήρχαν από ανθρώπινα οστά μέχρι προσωπικά αντικείμενα επιβατών του μοιραίου Intercity.

[…] Το χωράφι ανήκε στον εργολάβο Αθανάσιο Πανδρεμμένο που κλήθηκε να δώσει απαντήσεις τόσο για τα όσα έκαναν τα συνεργεία του, όσο και για τις συνθήκες φύλαξης αμέσως μετά την εναπόθεση των χωμάτων.

Το πιο σοκαριστικό από τα ευρήματα είχε να κάνει με τον εντοπισμό βιολογικού υλικού, που εντόπισαν ειδικά εκπαιδευμένα σκυλιά της ομάδας Anubis. […]

Το πόρισμα της Anubis

Το βιολογικό υλικό, εντοπίστηκε από στελέχη της ομάδας Anubis την περασμένη άνοιξη, όταν επισκέφτηκαν το οικόπεδο του Αθανάσιου Πανδρεμμένου.

«Επειδή όλα τα οστά εκτός του πειστηρίου 104 (ανθρώπινο οστό), παρουσιάζουν κάποια ανατομικά στοιχεία, τα οποία έχουν αποκοπεί για λόγους που δεν γνωρίζουμε, προτείναμε στον κύριο ανακριτή να εξεταστούν και από τον ιατροδικαστικό ανθρωπολόγο», γράφει το πόρισμα.

Κάτω από τα χώματα που μεταφέρθηκαν, εντοπίστηκαν τα συντρίμμια των δύο τρένων, αλλά και δύο παλέτες, που δημιούργησαν νέα ερωτήματα στους ερευνητές.

«Εντός των αδρανών υλικών ανευρέθησαν δύο παλέτες πράγμα το οποίο δε μας έχει αναφερθεί ότι μπορεί να μεταφερόταν με το τρένο, γιατί το τρένο μετέφερε κλειστά ερμητικά κοντέινερ, καθώς και βαγόνια που μετέφεραν λαμαρίνες. Ύποπτο δε είναι ότι ανευρέθηκε δίπλα στην παλέτα που έχουμε περιγράψει στην έκθεση, πλαστικό τσέρκι 40cm γκρι χρώματος που χρησιμοποιείται για την περίσφιξη αντικειμένων με κάποια σταθερή επιφάνεια», αναφέρει το πόρισμα για τις παλέτες.

«Υπάρχουν χρήσιμα ύποπτα πειστήρια που δεν γνωρίζουμε εάν έχει γίνει η καταγραφή τους και για πάνω από ένα χρόνο βρισκόντουσαν εκεί, χωρίς να γνωρίζει κανένας». […]

Πέταξαν απόβλητα από ελαιοτριβείο

[…]

Το μέρος – τοποθεσία δεν έχει οριοθετημένη ζώνη φύλαξης με αποτέλεσμα να είναι εκτεθειμένο σε φυσικούς θηρευτές που αναζητούν τροφή, στη γενική περιοχή. Ο χώρος ήταν εκτεθειμένα σε κοντινή τοποθεσία στην κύτη του ποταμού, η οποία υπερχείλισε κατά τις πλημμύρες της οποίες ακολούθησαν μετά το ατύχημα. […]

Όταν η ομάδα Anubis, έκανε έλεγχο τον Απρίλιο του 2024 διαπίστωσε πως είχαν πετάξει απόβλητα από ελαιοτριβείο στο σημείο που υπήρχαν τα χώματα από τα Τέμπη. Τα ευρήματα δημιούργησαν πολύ γρήγορα ερωτήματα, που είναι δύσκολο να απαντηθούν. […]

Όλα είχαν ξεκινήσει λίγες ώρες μετά τη σύγκρουση των δύο τρένων, όταν έφτασαν στην περιοχή της σιδηροδρομικής τραγωδίας οι πρώτες μπουλντόζες. **Λίγες μόνο μέρες μετά, το σημείο ήταν αγνώριστο. Μόνο που έτσι χάθηκαν μια σειρά από κρίσιμα στοιχεία στο πεδίο της έρευνας και βιολογικό υλικό που έπρεπε να ταυτοποιηθεί. [...]**
Σύμφωνα με τα ευρήματα της έρευνας και αυτοψίας του ειδικού κλιμακίου της Πυροσβεστικής στα συντρίμμια των αμαξοστοιχιών από την τραγωδία των Τεμπών, που βρέθηκαν στο Κουλούρι, έχουν να κάνουν με το πίσω, αποκομμένο μέρος της καμπίνας της δεύτερης ηλεκτρομηχανής της εμπορικής.».

7.1.6. Εκ του ανωτέρω δημοσιεύματος ευχερώς προκύπτουν τα κάτωθι:

(α) η ομάδα Anubis, η οποία ειδικεύεται στον εντοπισμό αγνοουμένων, νεκρών ή ζωντανών, με τη βοήθεια ειδικά εκπαιδευμένων σκύλων, προχώρησε σε έλεγχο στις περιοχές Κουλούρι και στη θέση «Πηγάδια» του Ευαγγελισμού στη Λάρισα, τον Απρίλιο του 2024 ·

(β) η έρευνα έδειξε ότι μέσα στα μπάζα που είχαν μεταφερθεί από το σημείο της σύγκρουσης, **υπήρχαν προσωπικά αντικείμενα επιβατών της μοιραίας αμαξοστοιχίας καθώς και αταυτοποίητα ανθρώπινα οστά ·**

(γ) τα ευρήματα αυτά αποτελούσαν κρίσιμο αποδεικτικό υλικό, το οποίο θα έπρεπε να έχει ταυτοποιηθεί ·

(δ) επειδή όλα τα οστά εκτός του πειστηρίου 104 (ανθρώπινο οστό), παρουσίαζαν κάποια ανατομικά στοιχεία, τα οποία είχαν αποκοπεί για άγνωστους λόγους, **η ομάδα Anubis πρότεινε στον Ειδικό Εφέτη Ανακριτή, τα ευρήματα αυτά να εξεταστούν και από ιατροδικαστικό ανθρωπολόγο**, εξέταση, η οποία όμως δεν προκύπτει να έχει λάβει χώρα.

7.1.7. Τα ανωτέρω, αποκαλύπτουν αφενός τη σκανδαλώδη διαχείριση του αποδεικτικού υλικού, το οποίο, αντί να αναζητηθεί και να εξεταστεί προκειμένου να αναδειχθεί η αλήθεια, κυριολεκτικά πετάχτηκε μαζί με άλλα υλικά, με αποτέλεσμα την απώλεια και αλλοίωση, στην κυριολεξία **την εξαφάνιση,** κρίσιμων αποδεικτικών στοιχείων. Η δε αποκάλυψη ανθρώπινων οστών στο σημείο αποτελεί και αδιάσειστο στοιχείο του μεγέθους της ύβρεως σε βάρος των θανόντων!

7.1.8. Επισημαίνεται ότι με βάση τα Δελτία Τύπου της 03.03.2023 και της 06.03.2023 της Κυβέρνησης, ως ιθύνων νους και ενορχηστρωτής του μπαζώματος παρουσιάζεται ο ίδιος ο Κυριάκος Μητσοτάκης, αφού έδωσε την εντολή «**αποκατάστασης του πεδίου**» στον Υφυπουργό παρά τω Πρωθυπουργώ Χρήστο Τριαντόπουλο.

7.1.9. Δια τούτο, τα ως άνω κρίνονται ερευνητέα για προσβολή της αποκλειστικής αρμοδιότητας του Ανακριτή για τα οριζόμενα στο άρθρο 251 ΚΠΔ, για υπόθαλψη εγκληματία – παρακώλυση δικαιοσύνης, κατ' άρθρο 231 ΠΚ καθώς και για οποιαδήποτε άλλο αδίκημα προκύπτει εκ των ανωτέρω.

7.2. Η ΕΡΕΥΝΗΤΕΑ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΛΥΨΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΟΥ ΠΟΙΝΙΚΑ ΕΡΕΥΝΗΤΕΟΥ ΜΠΑΖΩΜΑΤΟΣ

7.2.1. Πρόσφατα δημοσιεύματα αλλά και έγγραφα αναρτημένα στο διαδικτυακό τόπο «Διαύγεια», αποκαλύπτουν ότι για τις υπό το Κεφάλαιο ΙΙ. Β. 1.] της παρούσης προγραφόμενες πράξεις αποχωμάτωσης και επιχωμάτωσης του τόπου του δυστυχήματος, εγκρίθηκε δημόσια δαπάνη, ύψους 647.862,80 ευρώ, η οποία εντάχθηκε και άντλησε πόρους από το Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης. Ειδικότερα:

7.2.2. Σύμφωνα με το ενδεικτικό από **07.03.2025** δημοσίευμα στο διαδικτυακό έντυπο: **«ΤΑ ΝΕΑ»**, με τίτλο: **«Τέμπη: Έγγραφα «φωτιά» για το «μπάζωμα» και το «ξεμπάζωμα» του τόπου της τραγωδίας»** (https://www.tanea.gr/2025/03/07/greece/tempi-eggrafa-fotia-gia-to-mpazoma-kai-to-ksempazoma-tou-topou-tis-tragodias/):

TA NEA



Τέμπη: Έγγραφα «φωτιά» για το «μπάζωμα» και το «ξεμπάζωμα» του τόπου της τραγωδίας

Σε δύο συμβάσεις δεν υπάρχει καμία αναφορά για μεταφορά χώματος. [...]

Τα έγγραφα των 58 και 55.000€ από την περιφέρεια της Θεσσαλίας

Το ελληνικό κράτος πλήρωσε για τις εργασίες σχεδόν 650.000 ευρώ, μετά την έγκριση της χρηματοδότησης από το υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων. Στα νέα έγγραφα που παρουσιάζει το Live News φαίνεται να υπάρχουν δύο ξεχωριστές συμβάσεις για τη μεταφορά των συντριμμιών. Για το «ξεμπάζωμα» της περιοχής, όπως λένε οι συγγενείς των θυμάτων. Η μία κόστισε 58.000 ευρώ και η δεύτερη 55.000. [...].

Στα έγγραφα δεν υπάρχει αναφορά για μεταφορά χωμάτων

Αυτό που έχει ενδιαφέρον για την έρευνα των αρχών είναι πως τα χρήματα που έδωσε το κράτος σε εταιρεία δεν γίνεται πουθενά λόγος για μεταφορά χωμάτων από την περιοχή του σιδηροδρομικού δυστυχήματος.

Όπως προκύπτει από μαρτυρίες και σειρά καταθέσεων, οι εργασίες στα Τέμπη για τη μεταφορά χωμάτων και συντριμμιών ξεκίνησε λίγες ώρες μετά το δυστύχημα. Από την 1η Μαρτίου του 2023, λίγες ώρες μετά τη φονική σύγκρουση των δύο τρένων τα συνεργεία της εταιρείας πιάνουν δουλειά.

Εργολάβος: «Με εντολή της πυροσβεστικής καθαρίσαμε την έκταση»

«Πρόκειται για χώματα, πουρνάρια, δέντρα και άλλα υλικά που βρίσκονταν αρχικά στο αριστερό τμήμα του ατυχήματος προς την πλευρά των Τεμπών, σε απόσταση 20 και άνω

μέτρων από τα βαγόνια. Με εντολή της πυροσβεστικής καθαρίσαμε αυτή την έκταση, προκειμένου δημιουργηθούν ράμπες, ώστε να ανέβουν οι γερανοί στο οικόπεδο αυτό», ανέφερε ο εργολάβος.

Ο εργολάβος υποστηρίζει ότι ο ίδιος και οι υπάλληλοι του συνεργείου του ενεργούσαν βάσει εντολών. Όπως αναφέρει, εκείνες τις ώρες δεν πήρε την παραμικρή πρωτοβουλία.

«Για τη μεταφορά αυτή λάβαμε εντολή από τους πυροσβέστες που ήταν στο σημείο (δεν γνωρίζω ούτε τα ονόματά τους, ούτε το βαθμό τους, παρά μόνο ότι επιχειρούσαν στο σημείο). Υποθέτω ότι και οι πυροσβέστες έπαιρναν εντολή από κάποιον συντονιστή της όλης επιχείρησης που δεν γνωρίζω ποιος μπορεί να ήταν. Για τα ανωτέρω υλικά που κρίθηκαν άχρηστα για την περαιτέρω έρευνα του συμβάντος, δεν είδα να συντάσσεται κάποια έκθεση».

Την 1η Μαρτίου του 2023, όταν ξεκίνησαν οι εργασίες για τον καθαρισμό της περιοχής, κάποια στιγμή σήμανε συναγερμός.

Εργασίες δύο ημερών

«**Την πρώτη μέρα, στις 1 Μαρτίου**, κάναμε την αναγνώριση του χώρου για να γίνει μία αρχική εκτίμηση της κατάστασης ώστε να απομακρυνθεί το τροχαίο υλικό με ασφάλεια. Το απόγευμα της ίδιας ημέρας ήρθε ο γερανός της εταιρείας μας και έγινε το πρώτο στήσιμο του γερανού για να εκτιμηθεί πώς μπορούμε να υπερβούμε τις τεχνικές δυσκολίες. **Τη δεύτερη μέρα, στις 2 Μαρτίου**, είχε ξεκινήσει να επιχειρεί ο γερανός της εταιρείας μας, ο οποίος είχε στηθεί στην Εθνική Οδό δίπλα ακριβώς από τις γραμμές και επιχειρούσαμε στα συντρίμμια της εμπορικής. Ενώ επιχειρούσαμε, βρέθηκε η σορός πιθανώς του μηχανοδηγού, οπότε και διακόψαμε τις εργασίες μέχρι να μας δοθεί η άδεια να ξανά δουλέψουμε».

Για κινήσεις κατόπιν εντολών κάνει λόγο και ο χειριστής σκαπτικού μηχανήματος

«**Ενεργούσαμε πάντα κατόπιν εντολών, δεν κάναμε ποτέ τίποτα μόνοι μας αυθαίρετα. Αμέσως μετά το ατύχημα, ακριβώς την επόμενη ημέρα, με ειδοποίησε ο ιδιοκτήτης της εταιρίας που ανέλαβε τις εργασίες να πάω στο χώρο του ατυχήματος, προκειμένου να εκτελέσω εντολές από τους αρμόδιους που είχαν επιληφθεί του ατυχήματος**», δήλωσε.

Μαζί με τα συντρίμμια των δύο τρένων, τα μηχανήματα σηκώνουν και απομακρύνουν από αυτή την περιοχή και τα χώματα που υπήρχαν. Αν εκείνες τις μέρες είχε γίνει δειγματοληψία από ειδικούς, σήμερα θα γνωρίζαμε ποια ήταν η καύσιμη ύλη που προκάλεσε τη φονική έκρηξη. […]

Η κρίσιμη σύσκεψη της 3ης Μαρτίου

Η κρίσιμη σύσκεψη για το μπάζωμα στα Τέμπη έγινε το βράδυ της 3ης Μαρτίου, όταν οι εργασίες βρίσκονταν ήδη σε εξέλιξη. Σε αυτή πήραν μέρος οι κύριοι Αγοραστός, Τριαντόπουλος, Παπαγεωργίου, Ξιφαράς, Φαλάρας, Βλαχογιάννης, μαζί με στελέχη της Πυροσβεστικής και της Αστυνομίας.

«Οι πυροσβέστες (αρκετές δεκάδες άτομα) είχαν προηγουμένως ερευνήσει τις λάσπες, κάτι το οποίο είδα με τα ίδια μου τα μάτια. Αφότου δηλαδή είχε ολοκληρωθεί η επιτόπια έρευνα των πυροσβεστών, τόσο στις λάσπες, όσο και στο σωρό της προηγούμενης ημέρας, λάβαμε εντολή να τα απομακρύνουμε και επί λέξει μας είπαν να τα πετάξουμε», κατέθεσε ο εργολάβος.

«Ένας πυροσβέστης μας είπε να μεταφέρουμε τα χώματα», είπε ο εργολάβος στις Αρχές.

[…]

Μας είπαν ότι δεν τα χρειάζονταν πλέον και επειδή έπρεπε να δημιουργηθεί μια πλατεία για να έρθουν οι μεγάλες νταλίκες που θα φόρτωναν τα βαγόνια, μας είπαν να τα απομακρύνουμε. Κανείς δεν μας σταμάτησε ούτε μας ρώτησε για τον προορισμό του φορτίου. Δική μου πρωτοβουλία ήταν η μεταφορά στο ιδιόκτητο οικόπεδο αλλά αφού πρώτα είχαμε λάβει εντολή να τα πετάξουμε.

Δεν υπήρχε καμία ειδική συμφωνία και ούτε ξέραμε αρχικά από ποιον και αν θα πληρωθούμε καθώς εμένα με ειδοποίησε συνάδελφος και η πληροφορία ήταν ότι θα πληρωθούμε από κάποια από τις εταιρείες που διαχειρίζονται τους σιδηροδρόμους. **Τελικά, μας κάλεσε 2-3 μήνες μετά το ατύχημα η Τεχνική Υπηρεσία της Περιφέρειας Θεσσαλίας και υπογράψαμε τις συμβάσεις. Στις συμβάσεις δεν περιγράφονται οι εργασίες, ούτε η επίμαχη για την μεταφορά των χωμάτων.** Η πρώτη αφορά τις εργατοώρες και η δεύτερη την ανακατασκευή του δρόμου. Δεν ενημέρωσα που βρίσκονταν τα υλικά γιατί όσοι φορείς βρίσκονταν εκεί είδαν και γνώριζαν. Πρώτη φορά ενημέρωσα μόνος μου όταν με κάλεσε ο ανακριτής στις 19/1/2024. […]

Όπως αποκάλυψε το Mega, τα χρήματα για το μπάζωμα εγκρίθηκαν από το αρμόδιο υπουργείο, με τον Γιάννη Τσακίρη να υπογράφει τη σχετική απόφαση.

[…] Η επικεφαλής του δικαστικού ρεπορτάζ του MEGA, Ιωάννα Μάνδρου επεσήμανε ότι οι διαδικασίες εκχωμάτωσης δεν περιγράφονται στις συμβάσεις, καθώς αυτές είναι παράνομες. «Η οποιαδήποτε επέμβαση στο χώρο του ατυχήματος είναι παράνομη», ξεκαθάρισε. […]

Ο Στέλιος Σούρλας, δικηγόρος οικογενειών θυμάτων των Τεμπών, μίλησε στο στο Live News και σχολίασε το αποκαλυπτικό ρεπορτάζ για τον εργολάβο.

«Σε μία από τις καταθέσεις του εργολάβου προκύπτει ότι ενημερώθηκε από έναν άλλο εργολάβο, που είχε πάρα πολύ στενές σχέσεις με τον κ. Αγοραστό», ανέφερε ο κ. Σούρλας και πρόσθεσε ότι υπάρχει ένα ακόμα παράδοξο κατά τον ίδιο.

«Ένα μεγάλο μέρος της πίτας των 647 χιλιάδων ευρώ το πήρε μια εταιρεία, οποία συστάθηκε 7 Απριλίου του 2023, δηλαδή ένα μήνα και επτά ημέρες μετά το δυστύχημα».

7.2.3. Το εν λόγω δημοσίευμα επιβεβαιώνει όσα ελέχθησαν ανωτέρω, ήτοι ότι οι εργασίες αλλοίωσης του πεδίου του εγκλήματος ξεκίνησαν λίγες ώρες μόνο μετά το τραγικό δυστύχημα, ότι διεκπεραιώθηκαν από εργολάβους βάσει σχετικών εντολών και ότι απομακρύνθηκαν τεράστιες ποσότητες ύλης από το πεδίο του δυστυχήματος και προσθέτει ότι:

(α) Η επιχείρηση απομάκρυνσης ύλης από το πεδίο του δυστυχήματος και εναπόθεσης νέας ύλης (μπάζωμα) φέρεται να κόστισε περί τις 650.000 ευρώ·

(β) Η έγκριση της χρηματοδότησης δόθηκε από το Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων ενώ υπογράφων ήταν ο Υφυπουργός Ιωάννης Τσακίρης ·

(γ) Για τις εκτελεσθείσες εργασίες, οι αντίστοιχες συμβάσεις **υπεγράφησαν 3 μήνες μετά το δυστύχημα,** χωρίς να περιγράφονται οι πράγματι εκτελεσθείσες εργασίες, ούτε και μεταξύ αυτών η επίμαχη και αφορώσα στη μεταφορά των χωμάτων·

(δ) Ανάμεσα σε εκείνους που έλαβαν αμοιβή για τις εκτελεσθείσες εργασίες στον τόπο και επ' αφορμή του δυστυχήματος ήταν και μία εταιρεία, η οποία συστάθηκε στις 07.04.2023, ήτοι μετά το δυστύχημα και μετά την εκτέλεση των εργασιών.

7.2.4. Το ζήτημα της διάθεσης δημοσίων ή/και ευρωπαϊκών κονδυλίων για την υλοποίηση του εγκληματικού μπαζώματος προκύπτει και από σειρά εγγράφων τα οποία αναρτήθηκαν στη ΔΙΑΥΓΕΙΑ. Ειδικότερα, σύμφωνα με τη με αρ. Πρωτ. 32628/06.04.2023 Ανακοίνωση Πρόθεσης Χρηματοδότησης για την Υποβολή Πρότασης στο Ειδικό Πρόγραμμα Εκτάκτων Αναγκών – άξονας προτεραιότητας: Πρόληψη και Διαχείριση των Κινδύνων, την 06.04.2023, ήτοι περισσότερο από ένα μήνα μετά το δυστύχημα και τη διεξαγωγή των εργασιών απομάκρυνσης ύλης και μπαζώματος του πεδίου του

δυστυχήματος, ο Υφυπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων, κ. Ιωάννης Τσακίρης, προέβη σε γνωστοποίηση πρόθεσης χρηματοδότησης των έργων του «μπαζώματος» με κεφάλαιο ύψους 647.862,80 ευρώ.

7.2.5. Με τη με αρ. Πρωτ. 36141/ 18.04.2023 Απόφασή του, ο ίδιος, ήτοι ο Υφυπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων, κ. Ιωάννης Τσακίρης, προχώρησε στην «Ένταξη της Πράξης "Κατεπείγουσες επεμβάσεις στο δυστύχημα Τεμπών την 01.03.2023" με Κωδικό ΟΠΣ 5211014 στο "ΕΙΔΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΚΤΑΚΤΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ 2021-2025" και στον Άξονα Προτεραιότητας "Πρόληψη & διαχείριση κινδύνων"».

Ειδικότερα, σύμφωνα με την ανωτέρω απόφαση:

«Στοιχεία της Πράξης – 4. Φυσικό Αντικείμενο της Πράξης:

*«**Μετά τη Σύγκληση του Συντονιστικού Οργάνου Πολίτικης Προστασίας** <u>**τα ξημερώματα της 1/3/2023, δόθηκαν εντολές προς τη Δνση Τεχνικών Έργων της ΠΕ Λάρισας για διάθεση μηχανημάτων που επιχείρησαν στον τόπο του δυστυχήματος για τις επόμενες εβδομάδες.**</u> Οι εργασίες που έγιναν αφορούσαν:*

-χρήση ψυγείων, φορτηγών αυτοκινήτων, εκσκαφέων, φορτωτών, ισοπεδωτή γαιών, οδοστρωτήρα-χωματουργικές εργασίες για τη δημιουργία προσβάσεων από και προς το χώρο του ατυχήματος και σε όμορες θέσεις προκειμένου να μπορούν να διέλθουν βαρέα οχήματα-χρήση βαρέων οχημάτων και γερανοφόρων τηλεσκοπικών μηχανημάτων στη θέση του δυστυχήματος για τον απεγκλωβισμό ατόμων και μεταφορά μετάλλων προς το οικόπεδο του ΟΣΕ στη θέση «Κουλούρι»

-χρήση τηλεσκοπικών γερανών στο οικόπεδο του ΟΣΕ στη θέση «Κουλούρι»

-κατασκευή περιφράξεων ασφαλείας τύπου ΝΑΤΟ για κλείσιμο του δρόμου, προς αποφυγή τοποθέτησης τηλεοπτικών συνεργείων.

-Περίφραξη παράλληλα της γραμμής του τρένου στη θέση «Ευαγγελισμός». Περιφράξεις στη θέση «Κουλούρι».

7.2.6. Για τις δε εργασίες αυτές, ως προκύπτει από την ίδια απόφαση: «*Η επιλέξιμη δημόσια δαπάνη ανέρχεται σε **647.862,80** € και αφορά το ποσό **που χρηματοδοτείται ή θα χρηματοδοτηθεί από το Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης***».

7.2.7. Από τα ανωτέρω ευχερώς προκύπτουν τα κάτωθι:

(α) Οι παράνομες επεμβάσεις στο πεδίο του δυστυχήματος ξεκίνησαν ελάχιστες ώρες μετά το τραγικό δυστύχημα ·

(β) Οι επεμβάσεις πραγματοποιήθηκαν μετά τη Σύγκληση του Συντονιστικού Οργάνου Πολιτικής Προστασίας και επί τη βάσει εντολών που δόθηκαν προς τη Διεύθυνση Τεχνικών Έργων της ΠΕ Λάρισας για διάθεση μηχανημάτων που επιχείρησαν στον τόπο του δυστυχήματος για τις επόμενες εβδομάδες ·

(γ) Ουσιαστικά, πραγματοποιήθηκε απευθείας ανάθεση του έργου ·

(δ) Οι επεμβάσεις στο πεδίο του δυστυχήματος των Τεμπών, οι οποίες ξεκίνησαν ξημερώματα της 01.03.2023, εντάχθηκαν στο «ΕΙΔΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΚΤΑΚΤΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ 2021-2025» και στον Άξονα Προτεραιότητας «Πρόληψη & διαχείριση κινδύνων»·

(ε) Για τη χρηματοδότηση των εν λόγω ενεργειών εγκρίθηκε δημόσια δαπάνη, ύψους 647.862,80 Ευρώ, η οποία χρηματοδοτήθηκε από το Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης».

7.2.8. Το Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης (ΕΠΑ) ρυθμίζεται στο Ν. 4635/2019. Το ΕΠΑ, για την υλοποίησή του, αντλεί τους πόρους του από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ). Το τελευταίο δε (ενν. το ΠΔΕ) διαθέτει τόσο εθνικούς πόρους όσο και πόρους που λαμβάνονται **από συγχρηματοδότηση της Ε.Ε.**[1]

---

[1] Οράτε και σχετικό διαδικτυακό τόπου του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών – Γενική Γραμματεία Δημοσίων Επενδύσεων και ΕΣΠΑ. https://www.ggde-espa.gov.gr/pde/

7.2.9. Περαιτέρω, σύμφωνα με το 13ο/2.05.2023 Πρακτικό της Ελληνικής Δημοκρατίας, Περιφέρεια Θεσσαλίας, Οικονομική Επιτροπή, το οποίο ενσωματώνει την απόφαση 512/2023:

«ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΟΜΟΦΩΝΑ

Την έγκριση αναθέσεων του έργου ΜΕ ΤΙΤΛΟ «Κατεπείγουσες επεμβάσεις στο δυστύχημα Τεμπών την 01/03/2023» με Κωδικό ΟΠΣ 5211014 στο «ΕΙΔΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΚΤΑΚΤΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ 2021-2025», με την διαδικασία των άρθρων, 59 «Υποδιαίρεση συμβάσεων σε τμήματα» και 32§2γ & 32Α του Ν. 4412/2016

Προϋπολογισμού: 647.862,80 € με το Φ.Π.Α. *με τον χρόνο ολοκλήρωσης να ανέρχεται σε τρεις (3) μήνες από την υπογραφή της σύμβασης.*

Και συγκεκριμένα στα παρακάτω υποέργα

ΥΠΟ ΕΡΓΟ 1: ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΠΡΟΣ ΚΑΙ ΣΤΟΝ ΧΩΡΟ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Προϋπολογισμού: 58.714,00 €

ΥΠΟ ΕΡΓΟ 2: ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΕΡΙΦΡΑΞΕΩΝ ΣΤΟΝ ΧΩΡΟ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ & ΣΕ ΟΙΚΟΠΕΔΟ ΤΟΥ ΟΣΕ ΣΤΟ ΚΟΥΛΟΥΡΙ.

Προϋπολογισμού: 75.888,00 €

ΥΠΟΕΡΓΟ 3 : ΧΡΗΣΗ ΒΑΡΕΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ ΕΡΓΟΥ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΕΓΚΛΩΒΙΣΜΟ ΑΤΟΜΩΝ ΣΤΟΝ ΧΩΡΟ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ».

Προϋπολογισμού: 55.762,80 €.

ΥΠΟ ΕΡΓΟ 4: ΧΡΗΣΗ ΓΕΡΑΝΟΦΟΡΩΝ ΤΗΛΕΣΚΟΠΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ ΕΡΓΟΥ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΕΓΚΛΩΒΙΣΜΟ ΑΤΟΜΩΝ ΣΤΟΝ ΧΩΡΟ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ .

Προϋπολογισμού: 278.938,00 €.

ΥΠΟ ΕΡΓΟ 5: ΧΡΗΣΗ ΓΕΡΑΝΟΦΟΡΩΝ ΤΗΛΕΣΚΟΠΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ ΕΡΓΟΥ ΣΤΟΝ ΧΩΡΟ ΤΟΥ ΟΙΚΟΠΕΔΟΥ ΤΟΥ ΟΣΕ ΣΤΟ ΚΟΥΛΟΥΡΙ .

Προϋπολογισμού: 178.560,00 €».

7.2.10. Εκ των ανωτέρω προκύπτει ευχερώς ότι για κάθε έργο υπεγράφη ξεχωριστή σύμβαση μεταξύ του εκάστοτε εργολάβου αφενός και του Περιφερειάρχη Θεσσαλίας, αφετέρου, κ. Κωνσταντίνου Αγοραστού. Πράγματι, οι εν λόγω συμβάσεις φέρονται να υπεγράφησαν την 18.05.2023, ήτοι, δυόμιση μήνες μετά την ολοκλήρωση των έργων του «μπαζώματος»! Το συνολικό δε κόστος των ως άνω 5 υποέργων ανέρχεται σε 647.862,80 Ευρώ.

7.2.11. Ποινικά ερευνητέο τυγχάνει επίσης το ότι η εταιρεία **«ΤΣΑΠΑΤΟΡΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΕ ΓΕΡΑΝΟΦΟΡΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΜΕ ΦΟΡΤΗΓΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥΧΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ»**, στην οποία έγινε ανάθεση του πέμπτου υποέργου, ήτοι της χρήσης γερανοφόρων τηλεσκοπικών μηχανήματων έργου στον χώρο του οικοπέδου του ΟΣΕ στο Κουλούρι, με προϋπολογισμό ύψους 178.560,00 Ευρώ, **ήταν νομικά ανύπαρκτη κατά την περίοδο εκτέλεσης των εργασιών, ήτοι την 1.3.2023.** Όπως προκύπτει δε από τα τηρούμενα στο ΓΕΜΗ στοιχεία δημοσιότητας, η ως άνω εταιρεία συστάθηκε το πρώτον την **06.04.2023.**

7.2.12. Ως επίσης προκύπτει από τον διαδικτυακό τόπο του ΓΕΜΗ, την **21.05.2023** δημοσιεύτηκε **«Αναστολή Καταχώρισης»** της εταιρείας διότι ***«δεν έχει προβεί σε πιστοποίηση καταβολής αρχικού κεφαλαίου εντός 1 μήνα από τη σύστασή της, ως όφειλε, καθώς είναι ΙΚΕ με κεφαλαιακές εισφορές».*** Η δε Αναστολή Καταχώρισης ήρθη την **15.9.2023.**

7.2.13. Περαιτέρω, στην με αρ. πρωτ. 324/12.01.2024 Απόφαση του πρώην Αναπληρωτή Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, κ. Νικόλαου Παπαθανάση, αποφασίστηκαν τα κάτωθι:

«Αποφασίζει

την Τροποποίηση της Πράξης «Κατεπείγουσες επεμβάσεις στο δυστύχημα Τεμπών την 01/03/2023» με Κωδικό ΟΠΣ 5211014 στο «ΕΙΔΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΚΤΑΚΤΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ 2021-2025» και στον Άξονα Προτεραιότητας «Πρόληψη & διαχείριση κινδύνων»

Η Πράξη χρηματοδοτείται από το Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης (ΕΠΑ). […]

4.Φυσικό αντικείμενο της πράξης:

Μετά την Σύγκληση του Συντονιστικού Οργάνου Πολίτικης Προστασίας τα ξημερώματα της 1/3/2023, δόθηκαν εντολές προς τη Δνση Τεχνικών Έργων της ΠΕ Λάρισας για διάθεση μηχανημάτων που επιχείρησαν στον τόπο του δυστυχήματος για τις επόμενες εβδομάδες.

Οι εργασίες που έγιναν αφορούσαν:

-χρήση ψυγείων, φορτηγών αυτοκινήτων, εκσκαφέων, φορτωτών, ισοπεδωτή γαιών, οδοστρωτήρα-χωματουργικές εργασίες για τη δημιουργία προσβάσεων από και προς το χώρο του ατυχήματος και σε όμορες θέσεις προκειμένου να μπορούν να διέλθουν βαρέα οχήματα,

-χρήση βαρέων οχημάτων και γερανοφόρων τηλεσκοπικών μηχανημάτων στη θέση του δυστυχήματος για τον απεγκλωβισμό ατόμων και μεταφορά μετάλλων προς το οικόπεδο του ΟΣΕ στη θέση «Κουλούρι»,

-χρήση τηλεσκοπικών γερανών στο οικόπεδο του ΟΣΕ στη θέση «Κουλούρι»

-κατασκευή περιφράξεων ασφαλείας τύπου ΝΑΤΟ για κλείσιμο του δρόμου, προς αποφυγή τοποθέτησης τηλεοπτικών συνεργείων. Περίφραξη παράλληλα της γραμμής του τρένου στη θέση «Ευαγγελισμός». Περιφράξεις στη θέση «Κουλούρι».

Λαμβάνοντας υπόψη ότι:

1. Οι δαπάνες προκλήθηκαν με πρωτοβουλία και μετά από εντολές της Πολιτικής Προστασίας της ΠΕ Λάρισας

2. Οι δαπάνες δεν αφορούν φυσικές καταστροφές, ώστε να μπορούν να ενταχθούν στο Ειδικό Πρόγραμμα Φυσικών Καταστροφών, Υπο-πρόγραμμα Υποδομών ΟΤΑ για το οποίο η Περιφέρεια δύναται να ζητήσει και να λάβει εκχώρηση πόρων

3. Οι δαπάνες δεν αφορούν συντηρήσεις και κατασκευή έργων, που οι Συλλογικές Αποφάσεις της Περιφέρειας μπορούν να χρηματοδοτήσουν. [...]

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΠΡΑΞΗΣ

Η Πράξη τροποποιείται ως προς το χρονοδιάγραμμά της για ευχερέστερη διοικητική παρακολούθηση.»

7.2.14. Από την ως άνω απόφαση προκύπτει ότι ενώ η απόφαση παρουσιάζεται ως τροποποιητική στο σκέλος μόνο του χρονοδιαγράμματος, τροποποιείται και το λεκτικό του φυσικού αντικειμένου της πράξης. Η τροποποίηση συνίσταται στην προσθήκη της πρότασης:

«*1.* ***Οι δαπάνες προκλήθηκαν με πρωτοβουλία και μετά από εντολές της Πολιτικής Προστασίας της ΠΕ Λάρισας***».

7.2.15. Κατ' ακολουθίαν των ανωτέρω:

(α) πρώτα εκτελέστηκαν οι υπό εξέταση εργασίες και μετά πραγματοποιήθηκε η ανάθεση του έργου και η έγκριση χρηματοδότησης ·

(β) μία από της εταιρείες, ήτοι η «ΤΣΑΠΑΤΟΡΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΕ ΓΕΡΑΝΟΦΟΡΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΜΕ

ΦΟΡΤΗΓΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥΧΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», στην οποία ανατέθηκε μέρος του έργου, δεν είχε καν συσταθεί κατά την εκτέλεση των εργασιών·

(γ) Το σύνολο των εργασιών ανέλαβαν πέντε εταιρείες με απευθείας ανάθεση, η οποία νομιμοποιήθηκε εκ των υστέρων, στις 11 Απριλίου 2023, με απόφαση της Οικονομικής Επιτροπής της Περιφέρειας Θεσσαλίας ·

(δ) το ποσό, το οποίο εγκρίθηκε για τις εν λόγω εργασίες ανέρχεται σε 647.862,80 ευρώ το οποίο προέρχεται από το Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης, το οποίο αντλεί τους πόρους του από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, ήτοι από δημόσιους πόρους ·

(ε) το ως άνω ποσό, ήτοι των 647.862,80 ευρώ κρίνεται υπέρογκο σε σχέση με τις εκτελεσθείσες εργασίες.

7.2.16. Άπαντα τα ανωτέρω έλαβαν χώρα εις πλήρη γνώση και υπό την εποπτεία και ευθύνη τόσο του Κυριάκου Μητσοτάκη όσο και του κατά τον οικείο χρόνο αρμόδιου Υπουργού – Κωνσταντίνου Καραμανλή.

III. ΕΠΙ ΤΗΣ ΠΟΙΝΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΡΜΟΔΙΩΝ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΓΚΛΗΜΑ ΤΩΝ ΤΕΜΠΩΝ

Α. ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΤΟΥ ΕΠΙΤΕΛΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ – ΕΠΙ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΠΟΠΤΕΙΑΣ ΚΑΙ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟΥ

8.1. Η θεσμοθέτηση του Ν. 4622/2019 με τίτλο «*Επιτελικό Κράτος: οργάνωση, λειτουργία και διαφάνεια της Κυβέρνησης, των κυβερνητικών οργάνων και της κεντρικής δημόσιας διοίκησης*», είχε ως αποτέλεσμα την δημιουργία Πρωθυπουργοκεντρικής Κυβέρνησης.

8.2. Ειδικότερα, σύμφωνα με το Ν. 4622/2019 και δη στο άρθρο 11 αυτού, ο Πρωθυπουργός ασκεί, μεταξύ άλλων και τις ακόλουθες αρμοδιότητες:

(α) **εξασφαλίζει την ενότητα της Κυβέρνησης και κατευθύνει τις ενέργειές της, καθώς και τις ενέργειες των δημόσιων γενικά υπηρεσιών, για την εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής,**

(β) **προσδιορίζει επακριβώς την κυβερνητική πολιτική στο πλαίσιο των αποφάσεων του Υπουργικού Συμβουλίου,**

(γ) **συντονίζει την εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής.**

8.3. Επομένως ο ρόλος του Πρωθυπουργού καθίσταται κομβικός και **αποτελεί πλέον πραγματικά μονοπρόσωπο όργανο λήψης εξαιρετικά κρίσιμων αποφάσεων για λογαριασμό και στο όνομα της κυβέρνησης**, ιδίως εν τοις πράγμασι, όπως μυστική διπλωματία, μεταφορά οπλικών συστημάτων αναγκαίων για την άμυνα εκτός χώρας, εμπλοκή σε εμπόλεμες συρράξεις κ.λπ., δίχως αποφάσεις του υπουργικού συμβουλίου ή απλή έστω ενημέρωση του κοινοβουλίου.

8.4. Βασικοί πυλώνες του νέου συστήματος διακυβέρνησης είναι η **Εθνική Αρχή Διαφάνειας**, στην οποία συγχωνεύθηκαν πέντε δημόσια ελεγκτικά σώματα και μία δημόσια υπηρεσία καταπολέμησης της διαφθοράς, και **η Προεδρία της Κυβέρνησης, ένας αυτοτελής, απευθείας υπαγόμενος στον Πρωθυπουργό δημόσιος οργανισμός που απασχολεί 440 υπαλλήλους**. Με τον Ν. 4622/2019, υπό τον έλεγχο της Προεδρίας της Κυβέρνησης τέθηκε η **Εθνική Υπηρεσία Πληροφοριών, η Ελληνική Ραδιοφωνία Τηλεόραση και το Αθηναϊκό-Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων. Όλα τα παραπάνω υπάγονται και ελέγχονται από τον Πρωθυπουργό.**

8.5. Στην Αιτιολογική Έκθεση του Ν. 4622/2019, μεταξύ άλλων, αναφέρονται τα ακόλουθα:

«….Ο τρόπος οργάνωσης, συγκρότησης και λειτουργίας της Εκτελεστικής Εξουσίας στη χώρα μας και ειδικότερα του μέρους αυτής που ονομάζεται Διοικητικό Σύστημα και αφορά στη λειτουργία της Κυβέρνησης και σε αυτή καθαυτή την οργάνωση και λειτουργία της Δημόσιας Διοίκησης, απέτυχε μέχρι σήμερα να εγγυηθεί και να διασφαλίσει τόσο τη διοικητική ομαλότητα, όσο και την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη. Η οικονομική κρίση

σε συνδυασμό με τη διαχρονική αστοχία των Κυβερνήσεων και ειδικότερα εκείνων των προηγούμενων ετών, στο να προωθήσουν αποτελεσματικά τις 2 απαιτούμενες διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις ***ανέδειξε, έτι περαιτέρω, τη γενική αδυναμία των κυβερνητικών θεσμών και της δημόσιας διοίκησης να ανταποκριθούν επαρκώς αφενός στη συνταγματικά κατοχυρωμένη αποστολή τους και αφετέρου στην εντολή για «αλλαγή» που παρέχει περιοδικά ο Λαός, μέσω των εκλογικών διαδικασιών***.

Οι σημαντικότερες δομικές αδυναμίες*, όπως η* ***απουσία στρατηγικού προγραμματισμού, η πολυνομία-κακονομία, η έλλειψη συντονισμού και συνεργασίας μεταξύ των φορέων σχεδιασμού και υλοποίησης πολιτικών, η αναποτελεσματικότητα και η ελλιπής αποδοτικότητα των δημόσιων πολιτικών και των δημόσιων θεσμών, η υστέρηση σε θέματα ηλεκτρονικής διακυβέρνησης, η μη ορθολογική διαχείριση και αξιοποίηση του προσωπικού παραμένουν, παρά τις χρόνιες προσπάθειες για την αντιμετώπισή τους, προβλήματα πάγια και διαχρονικά****. Χαρακτηριστικό γνώρισμα αυτών των δομικών αδυναμιών είναι και η ανθεκτικότητά τους. Παρά το γεγονός ότι κατά τη διάρκεια όλων των προηγούμενων ετών, και ακόμη πιο επιτακτικά στα χρόνια της υλοποίησης των προγραμμάτων δημοσιονομικής προσαρμογής, ελήφθησαν σημαντικά μεταρρυθμιστικά μέτρα,* ***ένα μεγάλο μέρος των παθογενειών του Διοικητικού μας Συστήματος επιβίωσε, αναδεικνύοντας όχι μόνο την αδυναμία αλλά και ενίοτε την άρνηση της εκτελεστικής εξουσίας αναφορικά με την προώθηση των αλλαγών****. Στο πλαίσιο αυτό, το ίδιο το Διοικητικό Σύστημα απέτυχε εν πολλοίς να δράσει, προληπτικά και κατασταλτικά, ώστε να αντιμετωπίσει με αποτελεσματικό τρόπο την πρόσφατη χρηματοοικονομική κρίση και κρίση χρέους που βίωσε η χώρα…».*

8.6. Βάσει των ανωτέρω διαπιστώσεων, η Αιτιολογική Έκθεση συνεχίζει ως εξής:

«…Επιδιώκει να βελτιώσει και να εξορθολογήσει τον τρόπο άσκησης της Εκτελεστικής Εξουσίας και να τον εκσυγχρονίσει, ώστε να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες κοινωνικές προκλήσεις και τις επιθυμίες των πολιτών και των επιχειρήσεων. ***Στον πυρήνα του, βρίσκεται η θεμελιώδης ιδέα ότι η Δημόσια Διοίκηση και το Κράτος αποτελούν το αναγκαίο συμπλήρωμα μιας δημοκρατικά ώριμης και οικονομικά εύρωστης κοινωνίας. Μιας κοινωνίας δικαιοσύνης, ελευθερίας και αλληλεγγύης***

η οποία προσφέρει στους πολίτες το απαραίτητο πλαίσιο ασφάλειας, για να επιδιώξουν την ατομική και συλλογική τους ολοκλήρωση. Το Κράτος και η Δημόσια Διοίκηση, ως αναπόσπαστο κομμάτι του, υπάρχουν για να οριοθετήσουν το πλαίσιο εντός του οποίου η κοινωνία πραγματώνει το όραμά της υπό το πρίσμα της ελευθερίας, της ασφάλειας και της ισονομίας. *Απώτερος στόχος δεν είναι άλλος από* ***την εδραίωση ενός*** *Ενός ικανού και αποτελεσματικού Κράτους το οποίο καθίσταται αρωγός στην ελεύθερη οικονομική ανάπτυξη και στη δημιουργία θέσεων εργασίας....****το παρόν σχέδιο νόμου επιδιώκει, καταρχάς, αλλαγές στον τρόπο λειτουργίας της Κυβέρνησης, με βασικούς στόχους την ύπαρξη ενός ισχυρού συντονιστικού πυρήνα υπό τη μορφή του Υπουργικού Συμβουλίου*** *και* ***με την καθοδήγηση του Πρωθυπουργού****, τη δημιουργία σύγχρονων και ευέλικτων συλλογικών κυβερνητικών οργάνων και τέλος την καθιέρωση* ***ενός ευέλικτου και αποτελεσματικού σώματος Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών που θα τηρούν αυστηρές διαδικασίες στρατηγικού προγραμματισμού σε ετήσια βάση****. Περαιτέρω, ο εφαρμοστικός βραχίονας του κυβερνητικού έργου, ήτοι η Δημόσια Διοίκηση, οριοθετείται για πρώτη φορά με αναλυτικό και σαφή τρόπο τόσο σε επίπεδο δομών, όσο και σε επίπεδο αποστολής και γενικών αρχών λειτουργίας. Με τις προωθούμενες αλλαγές, διασαφηνίζονται τα όρια του πολιτικού και του διοικητικού επιπέδου με σκοπό την ενδυνάμωση του Διοικητικού Συστήματος, αλλά και τη βελτίωση της επικοινωνίας και της συνεργασίας μεταξύ των δύο επιπέδων της εκτελεστικής εξουσίας. Ένα σημαντικό στοιχείο της νέας αρχιτεκτονικής δομής είναι ότι πλέον ρυθμίζεται με συγκεκριμένους κανόνες η στελέχωση των ιδιαίτερων γραφείων των κυβερνητικών στελεχών από μετακλητούς υπαλλήλους και αποσπασμένους συνεργάτες, προκειμένου να θεσπισθούν κανόνες αποφυγής σύγκρουσης συμφερόντων.* ***Εκ παραλλήλου, οι διατάξεις του παρόντος σχεδίου νόμου επιχειρούν να αμβλύνουν την επικάλυψη των αρμοδιοτήτων και την πολυδιάσπαση των Ανεξάρτητων Αρχών αλλά και των ελεγκτικών σωμάτων της διοίκησης. Στο επίκεντρο της λειτουργικής αναδιάρθρωσης της Δημόσιας Διοίκησης εγκαινιάζεται ένα σύγχρονο και πρωτοπόρο για τα ελληνικά δεδομένα σύστημα Προγραμματισμού και Παρακολούθησης του Κυβερνητικού Έργου, το οποίο αποτελεί την πρώτη ολοκληρωμένη και κεντρικά συντονισμένη απόπειρα εδραίωσης ενός συστήματος στοχοθεσίας και λογοδοσίας από την πλευρά των φορέων της Δημόσιας Διοίκησης, στη βάση προκαθορισμένων***

στόχων, οι οποίοι με τη σειρά τους εντάσσονται σε ένα Ενοποιημένο Σχέδιο Κυβερνητικής Πολιτικής. Στο πλαίσιο αυτό, εξειδικεύονται τόσο οι διαδικασίες υλοποίησης του συστήματος, όσο και οι ρόλοι και οι αρμοδιότητες των εμπλεκόμενων μερών. ***Το σημαντικότερο όμως όλων είναι η αλλαγή κουλτούρας που το παρόν σχέδιο νόμου επιδιώκει να επιφέρει σχετικά με τη λογοδοσία και την ανάληψη ευθύνης της Δημόσιας Διοίκησης απέναντι στους φορολογούμενους πολίτες και τις επιχειρήσεις...».***

8.7. Επί τη βάσει, λοιπόν, των ανωτέρω, **η άσκηση της κυβερνητικής εξουσίας συγκεντρώθηκε σε ένα και μόνο πρόσωπο, τον Πρωθυπουργό**. Συνεπώς, δυνάμει του Ν. 4622/2019, ανατίθεται στην **Κυβέρνηση** η αρμοδιότητα περί *«καθορισμού και κατεύθυνσης»* της **γενικής εθνικής πολιτικής επιφυλάσσοντας στον Πρωθυπουργό συντονιστικό ρόλο κατά την υλοποίησή της. Οι αρχές και οι επιδιώξεις της εθνικής πολιτικής τίθενται μεν συλλογικά, αλλά εξειδικεύονται και η πορεία εφαρμογής τους χαράσσεται από μονοπρόσωπο όργανο, τον Πρωθυπουργό.**

8.8. Παράλληλα, ο Πρωθυπουργός φέρει την αποκλειστική και ανέλεγκτη ως προς τον τρόπο άσκησής της, αρμοδιότητα να διορίζει και να αποπέμπει τους Υπουργούς και αναπληρωτές Υπουργούς, αλλά και να ορίζει και αναθέτει καθήκοντα σε Υπουργούς άνευ Χαρτοφυλακίου και Υφυπουργούς (άρθρα 37§1 Σ, 83§1 εδ. β', 83§2 Σ), όντας, έτσι, ο μόνος αρμόδιος για τον καθορισμό της σύνθεσης της Κυβέρνησης και γενικά για την υπόδειξη των ασκούντων κυβερνητικά καθήκοντα.

8.9. Έτσι, με απόφαση της Κυβέρνησης της ΝΔ δημιουργείται ένα πανίσχυρο κέντρο, στο οποίο αναφέρονται οι δράσεις και αποφάσεις των επιμέρους κυβερνητικών και διοικητικών δομών – των Υπουργείων και των υπαγόμενων σε αυτά δημόσιων υπηρεσιών, η Προεδρία της Κυβέρνησης κατ' άρθρο 21 Ν. 4622/2019), η οποία παρακολουθεί σε πραγματικό χρόνο «τα πάντα», με εργαλείο το σύστημα «ΜΑΖΙ», αναφέρεται στον Πρωθυπουργό και ελέγχεται αποκλειστικά από αυτόν.

8.10. Σύμφωνα με τις ίδιες τις εξαγγελίες της Κυβέρνησης, ήδη πριν το πρώτο υπουργικό συμβούλιο μετά τις εκλογές του 2019:

«*....το «ΜΑΖΙ» αποτελεί το νέο κεντρικό πληροφοριακό σύστημα για τον συντονισμό του κυβερνητικού προγράμματος. Το πρόγραμμα **τροφοδοτείται με όλα τα έργα/ενέργειες που συνθέτουν το κυβερνητικό πρόγραμμα σε σχέση με τους αντίστοιχους στόχους και δράσεις**. Προσδιορίζει τα κατά περίπτωση συναρμόδια υπουργεία, καθώς και τους συναρμόδιους φορείς και **ελέγχει τον προγραμματισμό κάθε δράσης με βάση το προγραμματισμένο χρονοδιάγραμμα**. Επίσης περιλαμβάνει τις **εκθέσεις προόδου για την πορεία κάθε προγράμματος και υποστηρίζει την επικαιροποίηση του προγράμματος με προσθήκη νέων έργων κατά την διάρκεια της τετραετίας**.*».

8.11. Δια των ανωτέρω αναδείχθηκε περίτρανα ότι η δράση και οι ενέργειες όλων των Υπουργών, λαμβάνουν χώρα **σε αναγκαστική συνέργεια με την Προεδρία της Κυβέρνησης**.

8.12. Συνεπώς με βάση τα ανωτέρω επισφραγίζεται η ποινική ευθύνη των κ.κ. Κ. Καραμανλή και Χ. Σπίρτζη, οι οποίοι ως εκ της θέσεως και ιδιότητάς τους διατελούσαν ρόλο εγγυητή της δημόσιας ασφάλειας των σιδηροδρόμων, ενώ ήταν και πολιτικά και διοικητικά αρμόδιοι για την οργάνωση, εποπτεία και ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών, υπό την άμεση και αναγκαστική συνέργεια του Πρωθυπουργού - Μητσοτάκη Κυριάκου.

Β. ΕΠΙ ΤΗΣ ΑΠΟΔΕΔΕΙΓΜΕΝΗΣ ΙΔΙΑΣ ΓΝΩΣΗΣ ΤΟΥ ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟΥ - ΚΥΡΙΑΚΟΥ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗ,

9.1. Αν και όσα ανωτέρω αναπτύχθηκαν αρκούν για την στοιχειοθέτηση της ποινικής ευθύνης του Πρωθυπουργού της χώρας και των Υπουργών για το πολύνεκρο δυστύχημα των Τεμπών ως εκ της θέσης και ιδιότητάς του, ως εκ

περισσού θα αναδειχθεί και η αναμφίβολη και άριστη γνώση τους για την κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας. Ειδικότερα:

9.2. Στις 26 Μαΐου 2019, ο Μητσοτάκης Κυριάκος διαφημίζει μέσω Twitter το προεκλογικό site του metonkyriako.gr. Στην ενότητα «Υποδομές» ο Κυριάκος Μητσοτάκης αποδεικνύει ότι γνωρίζει τα πάντα για τις «κακοτεχνίες και την έλλειψη συντήρησης των γραμμών», και δη:

(α) ότι «δεν υπάρχουν καταγραφικά στα τρένα»,

(β) ότι «δεν υπάρχει ανεξάρτητος πιστοποιητής»,

ενώ προαναγγέλλει έργα την τετραετία 2019-23 στα συστήματα ηλεκτροκίνησης, σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης στον βασικό σιδηροδρομικό άξονα της χώρας, όπως και έργα αναβάθμισης και συντήρησης εθνικού και προαστιακών δικτύων.

9.3. Ο Κυριάκος Μητσοτάκης έκανε τότε λόγο για 10-12 δισ. ευρώ σε επενδύσεις υποδομών σε μία τετραετία. Οι αναφορές του στο σιδηροδρομικό δίκτυο ήταν συγκεκριμένες και φανερώνουν την *απόλυτη* γνώση, πριν καν αναλάβει την πρωθυπουργία, για όλα τα κενά ασφαλείας που οδήγησαν στο έγκλημα.

9.4. Περαιτέρω, στην επίσημη ιστοσελίδα του Κυριάκου Μητσοτάκη, στην ενότητα που αφορά τα έργα «Εθνικής Προτεραιότητας», περιλαμβάνονται ρητά και έργα που σχετίζονται με τον σιδηρόδρομο. Συνεπώς, ήδη από τον Μάιο του έτους 2019 ο Κυριάκος Μητσοτάκης έχει προβεί σε συγκεκριμένες διαπιστώσεις για «*κακοτεχνίες και έλλειψη συντήρησης των γραμμών*», για «*εγκατάλειψη του υφιστάμενου δικτύου, που απαξιώνει τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες*» και για ανάγκη «*αναβάθμισης και συντήρησης εθνικού και προαστιακών δικτύων με ΣΔΙΤ επιπέδου υπηρεσιών*». Δεν χωρά καμία αμφισβήτηση ότι είναι σε απόλυτη γνώση του ότι δεν υπάρχει πρόγραμμα συντήρησης, ότι δεν υπάρχουν καταγραφικά στα τρένα, ότι δεν υπάρχει

ανεξάρτητος πιστοποιητής που να ελέγχει την κατάσταση της υποδομής του ΟΣΕ και ότι τα έργα δεν ολοκληρώνονται εγκαίρως.

9.5. Πλέον ανωτέρω, στις 26 Μαΐου 2019 – μόλις ενάμιση μήνα πριν από τις εθνικές εκλογές – ο Πρωθυπουργός, μέσω του επίσημου προεκλογικού του ιστοτόπου, δεσμεύτηκε δημοσίως ότι κατά την κυβερνητική τετραετία 2019 –2023 θα υλοποιηθούν έργα αναβάθμισης και συντήρησης του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου και των προαστιακών γραμμών, συνολικού ύψους 500.000.000 ευρώ. Επιπλέον, εξήγγειλε την ολοκλήρωση, εντός της ίδιας τετραετίας, των συστημάτων ηλεκτροκίνησης, σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης στον κύριο σιδηροδρομικό άξονα της χώρας (ΠΑΘΕΠ: Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη – Προμαχώνας), με προϋπολογισμό ύψους 500 έως 600 εκατομμυρίων ευρώ.

9.6. Πράγματι, ο Κυριάκος Μητσοτάκης ανέλαβε την πρωθυπουργία στις 7 Ιουλίου 2019 και, μεταξύ των πρώτων του κυβερνητικών επιλογών, όρισε Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών τον Κωνσταντίνο Καραμανλή. Λίγες ημέρες αργότερα, και συγκεκριμένα στις 10 Ιουλίου 2019, στην εισηγητική του τοποθέτηση κατά την πρώτη συνεδρίαση του νέου Υπουργικού Συμβουλίου, ο Πρωθυπουργός απευθύνθηκε στους Υπουργούς του, δηλώνοντας – μεταξύ άλλων – τα εξής:

«*<u>Σήμερα θα παραλάβετε όλοι από έναν φάκελο με τους στόχους ανά υπουργείο, αλλά και τις εκκρεμότητες και τις δεσμεύσεις που εγκαταλείπει η απελθούσα κυβέρνηση</u>. Μαζί, θα υπάρχει το πρόγραμμα δράσης μας ως τον Δεκέμβριο, όπως και ένα εξάμηνο σχέδιο πρωτοβουλιών, καθώς και ένα ειδικό έντυπο με τις προτάσεις σας και τις σκέψεις σας εν όψει των προγραμματικών δηλώσεων της κυβέρνησης. Θα μιλήσουμε επίσης στη συνέχεια και για το ηλεκτρονικό σύστημα παρακολούθησης των δράσεων αυτών…*».

9.7. Κατά την ανάληψη των καθηκόντων τους, κάθε Υπουργός παρέλαβε επίσημο φάκελο με τον εξαμηνιαίο επιχειρησιακό σχεδιασμό για τον τομέα ευθύνης του, όπως αυτός είχε καταρτιστεί βάσει των δώδεκα (12) κεντρικών στρατηγικών προτεραιοτήτων της Νέας Δημοκρατίας. Σε κάθε στρατηγική

επιλογή αντιστοιχούσαν συγκεκριμένοι στόχοι, οι οποίοι όφειλαν να επιτευχθούν άμεσα, μέσω καθορισμένων ενεργειών και παρεμβάσεων. Ειδικά δε, για το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, μεταξύ των προτεραιοτήτων που καταγράφονταν, περιλαμβάνονταν και τα εξής:

«***Στρατηγικές Επιλογές:*** *Σύγχρονο Κράτος λιτό και αποτελεσματικό στην υπηρεσία του πολίτη.* ***Στόχοι: Βελτίωση ποιότητας σχεδιασμού έργων υποδομών.*** *Στήριξη έργων εθνικής προτεραιότητας.* ***Καλύτερες υπηρεσίες με σεβασμό στα χρήματα του πολίτη.*** *Άμεσες Κυβερνητικές Προτεραιότητες:* ***Νέα εργαλεία για τη βελτίωση της ποιότητας των έργων και τη μείωση του κόστους και του χρόνου ολοκλήρωσής τους. Δημιουργία «Εθνικού Μητρώου Υποδομών»***, *για τον τακτικό έλεγχο και τη συντήρησή των υποδομών….* ***Έργα εθνικής προτεραιότητας:*** *……* ***Σιδηροδρομικά έργα Ολοκλήρωση συστημάτων (ηλεκτροκίνησης, σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης)*** *Αναβάθμιση και Συντήρηση εθνικού και προαστιακών δικτύων Ρίο – Νέο λιμάνι Πάτρας.* ***Αναβάθμιση της γραμμής Θεσ/νίκη-Αλεξανδρούπολη*** *(νέα πεδινή χάραξη Θεσ/νίκη–Καβάλα).»*.

9.8. Αλλά και πλέον των ανωτέρω, με βάση τη λειτουργία του συστήματος «ΜΑΖΙ», ο Κυριάκος Μητσοτάκης είχε, όπως αναλύθηκε, ούτως ή άλλως πλήρη γνώση, σε πραγματικό χρόνο, όλων των δράσεων και των εγγράφων που είχαν αποδέκτες τους Υπουργούς του. Ειδικότερα και όλως ενδεικτικώς αναφέρονται τα κατωτέρω έγγραφα, τα οποία αποδεικνύουν την αδιαμφισβήτητη γνώση τόσο του Κυριάκου Μητσοτάκη όσο και του Κωνσταντίνου Καραμανλή:

1ον] Προειδοποιητικό έγγραφο για τα κενά ασφαλείας και την κατάσταση στον σιδηρόδρομο είχε φτάσει στον Κυριάκο Μητσοτάκη από τον Σεπτέμβριο του 2021, δηλαδή ενάμιση χρόνο πριν τη μοιραία νύχτα στα Τέμπη. Η τρισέλιδη επιστολή που είχε παραλήπτες το γραφείο του Πρωθυπουργού, του τότε Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, Κωνσταντίνου Καραμανλή, τα κόμματα και τον πρόεδρο του ΟΣΕ, έφερε την υπογραφή του Προέδρου της Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών, Παναγιώτη Παρασκευόπουλου.

Στο έγγραφο επισημαινόταν μεταξύ άλλων ότι: «***ο ΟΣΕ λειτουργεί πάνω σε μία κόκκινη γραμμή,*** *καθώς η έλλειψη προσωπικού σε καίριες ειδικότητες δυσχεραίνει*

*την ομαλή λειτουργία της επιχείρησης και το μεταφορικό έργο των εταιρειών εκμετάλλευσης. **Εκφράζουμε δε, το φόβο και την αγωνία μας**, ότι η επί σειρά ετών διαμορφωμένη κατάσταση, δεν είναι αναστρέψιμη, αν δεν εξευρεθούν άλλες λύσεις για άμεσες προσλήψεις, καθώς **ούτε ο πατριωτισμός των Σιδηροδρομικών, που εργάζονται με ανιδιοτέλεια, επαρκεί για να εξασφαλιστεί η ασφαλής λειτουργία του Σιδηροδρόμου**». Οφείλουμε ακόμη να δηλώσουμε με σθένος, προς όλους τους αποδέκτες, ότι σε ενδεχόμενες δυσμενείς εξελίξεις, δεν μπορεί να αποδοθούν ευθύνες στο προσωπικό, κατά τη συνήθη πρακτική του ανθρώπινου λάθους, καθώς αυτές θα είναι απόρροια της τραγικής κατάστασης που έχει έως σήμερα διαμορφωθεί. Βάσει των ανωτέρω στοιχείων, που περιγράφουν την τραγική έλλειψη προσωπικού στον ΟΣΕ, **οφείλουμε να επισημάνουμε ότι η μη αντιμετώπιση της κατάστασης εγκυμονεί κινδύνους και για την ασφάλεια των εργαζομένων αλλά και για την ασφάλεια της κυκλοφορίας**. Ως εκ τούτου, **κάνουμε έκκληση, προς όλους σας, ζητώντας ν' αντιληφθείτε την κρισιμότητα της κατάστασης**» ·*

2ον] Κατά την 25.08.2020 παραδόθηκε επιστολή στον Κυριάκο Μητσοτάκη, από τον Πρόεδρο και Διευθύνοντα Σύμβουλο του ΟΣΕ - Σπηλιόπουλο Κωνσταντίνο. Στην εν λόγω επιστολή, μεταξύ άλλων, αναφέρονται τα εξής:

*«Ο ΟΣΕ και ο σιδηρόδρομος δεν χωρούν δυσλειτουργίες, καθυστερήσεις, συνδικαλιστικούς και κομματικούς ανταγωνισμούς και κυρίως **αδιαφάνεια και παλαιοκομματικές μεθοδεύσεις.** Αντίθετα, χρειάζονται ανασυγκρότηση, ταχύτητα, εκσυγχρονισμό και γρήγορη προσαρμογή στις νέες ευρωπαϊκές απαιτήσεις. **Θεωρώ ότι έχω ευθύνη απέναντί σας και γι' αυτό πρέπει να σας ενημερώσω, κύριε πρωθυπουργέ**. «Η διαδρομή μου και η αξιοπρέπειά μου λογοδοτούν βασανιστικά στη συνείδησή μου και ταλανίζεται από την ατομική ευθύνη…Φαίνεται ότι η προσπάθεια που κάνουμε ενοχλεί τις υπάρχουσες δομές όπως λειτουργούσαν και τα διάφορα συμφέροντα που βρίσκουν ευήκοα ώτα στους διαδρόμους του υπουργείου. **Ο υπουργός (σ.σ.: Κ. Αχ. Καραμανλής) παρά τα επίμονα αιτήματά μου ποτέ δεν με δέχθηκε για συνεργασία και ενημερώσεις**. Αντίθετα, **με διάφορους τρόπους υπονομεύει την προσπάθειά μου και την παρουσία μου**. Φαίνεται ότι χάλασε η συνταγή και διαψεύστηκαν οι*

προσδοκίες ορισμένων...Οι λόγοι που συμβαίνουν αυτά είναι σε μένα απολύτως καθαροί και τους έχω αναφέρει στον κ. Δημητριάδη, ***θέλουν διοίκηση απόλυτα υποταγμένη στους δικούς τους σχεδιασμούς και αυτά δυστυχώς είναι σε γνώση του υπουργού****...Κύριε πρωθυπουργέ, έχω μεγάλη ευθύνη για τη θέση που μου εμπιστευτήκατε και, επειδή δεν μου επιτρέπεται να αποδεχθώ τέτοιου είδους προσβολές και μεθοδεύσεις, θέλω να σας ρωτήσω με απόλυτη ειλικρίνεια. Πιστεύετε ότι μπορώ και πρέπει να συνεχίσω στη θέση του προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου του ΟΣΕ; Είναι ισχυρή η σχέση εμπιστοσύνης και συνεργασίας που είχαμε αναπτύξει;...Αν η απάντηση είναι θετική, ζητώ: τη στήριξη στο πρόσωπό μου και την αλλαγή των μελών του Δ.Σ. με άτομα της δικής σας απολύτου εμπιστοσύνης...Αν η απάντηση είναι αρνητική, σας παρακαλώ ενημερώστε με αρμοδίως για να λύσουμε ένα πρόβλημα που με ταλαιπωρεί αφάνταστα, όσο καμία άλλη φορά στην πολιτική μου διαδρομή. Και βεβαίως για να αναλάβουν άλλοι τις ευθύνες και τις τύχες του πολύπαθου ΟΣΕ».*

Πέντε ημέρες αργότερα από την παράδοση της εν λόγω επιστολής, και δη κατά την 3 Ιουνίου 2020, ο Πρόεδρος του ΟΣΕ, Κωνσταντίνος Σπηλιόπουλος, υπέβαλε την παραίτησή του. Η επιστολή, που απηύθυνε προς την πολιτική ηγεσία δεν έτυχε καμίας ουσιαστικής ανταπόκρισης, παρά το γεγονός ότι περιείχε σαφείς και σοβαρές καταγγελίες για την κατάσταση στον Οργανισμό και εκκλήσεις για άμεση συνάντηση με τον Πρωθυπουργό.

Ο Κυριάκος Μητσοτάκης αγνόησε πλήρως την εν λόγω επιστολή, μολονότι ο κ. Σπηλιόπουλος ήταν πρόσωπο επιλογής της Κυβέρνησής του. Παράλληλα, ο τότε Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Κωνσταντίνος Καραμανλής – ο οποίος, σύμφωνα με το περιεχόμενο της επιστολής, αρνείτο επίμονα να συναντηθεί με τον Πρόεδρο του ΟΣΕ – παρέμεινε αμετακίνητος στη θέση του μέχρι και την ημέρα της πολύνεκρης τραγωδίας στα Τέμπη.

Χαρακτηριστική είναι και η δήλωση του Σπηλιόπουλου Κωνσταντίνου μετά το έγκλημα των Τεμπών: «*Ανέλαβα τη θέση αρχές Νοεμβρίου του 2019 και υπέβαλα την παραίτηση μου στις 3 Ιουνίου του 2020.* ***Στις 28 Μαΐου 2020, γνωρίζοντας πια καλά τις παθογένειες και τις αγκυλώσεις του οργανισμού, απευθύνθηκα στον πρωθυπουργό με εμπιστευτική επιστολή***».

3ον] Το υπ' αριθ. Φ15.7/242749/10-9-21 Ενημερωτικό Σημείωμα της Αικατερίνης Δεμερτζή, η οποία είχε την θέση της Προϊσταμένης της Διεύθυνσης Σιδηροδρομικών Μεταφορών, το οποίο και απέστειλε, μεταξύ άλλων, και στον Κωνσταντίνο Καραμανλή αναφορικά με την ασφάλεια του δικτύου, λόγω έλλειψης συντήρησης της υποδομής και έλλειψης προσωπικού, για το οποίο, όπως επισημαίνει η ίδια, δεν υπήρξε καμία αντίδραση.

Χαρακτηριστικά στο εν λόγω έγγραφο αναφέρονται, μεταξύ άλλων, ότι: *«η ελλιπής συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου υποβαθμίζει την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών αυξάνοντας τις πιθανότητες ατυχημάτων και συμβάντων, οδηγεί σε επιβολή βραδυποριών που αυξάνουν ιδιαίτερα τους χρόνους εκτέλεσης των δρομολογίων, δημιουργεί έκτακτες καθυστερήσεις ταλαιπωρώντας το επιβατικό κοινό και αυξάνει το τελικό κόστος συντήρησης»*.

4ον] Η ειδική έκθεση κατά το έτος 2018 της Ρυθμιστικής Αργής Σιδηροδρόμων, με τίτλο «Σύστημα Καταγραφής και Παρακολούθησης Συμβάντων στο Εθνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο» αναφερόταν στο δυστύχημα στο Άδενδρο Θεσσαλονίκης τον Μάιο του 2017 και παρατηρούσε ότι *«πιθανόν να είχε αποφευχθεί αν λειτουργούσε το σύστημα τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης»*.

5ον] Το υπ' αριθ. πρωτ.: 6527/06.11.2017 Υπηρεσιακό Έγγραφο της Προέδρου της ΡΑΣ, Ιωάννα Τσιαπαρίκου προς το Γραφείο του τότε Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, Χρήστου Σπίρτζη, με το οποίο αναφερόταν στο γεγονός πως *«στο τμήμα Λάρισας - Θεσσαλονίκης δεν υπάρχει σε λειτουργία σύστημα σηματοδότησης & τηλεδιοίκησης, το οποίο θα απέτρεπε να συμβούν παρόμοια συμβάντα* (ενν. όπως το δυστύχημα στον σ.σ. Άδενδρου Θεσσαλονίκης)» και καθιστούσε σαφές πως προκειμένου να αποφευχθεί η πιθανότητα επανάληψης παρόμοιων συμβάντων, ήταν επιβεβλημένη η λήψη κάθε αναγκαίου μέτρου από τον ΟΣΕ, κυρίως δε την επιτάχυνση των

διαδικασιών για την ολοκλήρωση των εργολαβιών (ήτοι και της Σύμβασης 717).

9.9. Βέβαια εκτός από την αποδεδειγμένη γνώση, υφίσταται και ρητή ομολογία από τον ίδιο τον Κυριάκο Μητσοτάκη, αφού προχώρησε στην εξής δήλωση αναφορικά με την Τραγωδία των Τεμπών[2]:

«….Ως πρωθυπουργός, οφείλω σε όλους, αλλά πάνω από όλα στους συγγενείς των θυμάτων, μια μεγάλη ΣΥΓΓΝΩΜΗ. Τόσο προσωπική, όσο και στο όνομα όλων όσοι κυβέρνησαν τη χώρα εδώ και χρόνια. Γιατί, πράγματι, στην Ελλάδα του 2023, δεν γίνεται δυο τρένα να κινούνται αντίθετα στην ίδια γραμμή και να μην το έχει αντιληφθεί κανείς. ***Δεν μπορούμε, δεν θέλουμε και δεν πρέπει να κρυφτούμε πίσω από το ανθρώπινο σφάλμα. Αν το έργο της Τηλεδιοίκησης είχε ολοκληρωθεί, αυτό το δυστύχημα θα ήταν πρακτικά αδύνατο να είχε συμβεί.*** *Το γεγονός ότι το Ψηφιακό Σύστημα Ελέγχου θα λειτουργεί πλήρως μέσα στους επόμενους μήνες δεν είναι δικαιολογία. Το αντίθετο. Κάνει τον πόνο μου ακόμα μεγαλύτερο που δεν προφτάσαμε να το ολοκληρώσουμε πριν συμβεί το κακό.* ***Η Δικαιοσύνη θα ερευνήσει ταχύτατα τη τραγωδία και θα αποδώσει ευθύνες****. Ενώ* ***τις επόμενες μέρες ο αρμόδιος υπουργός θα ανακοινώσει παρεμβάσεις άμεσης βελτίωσης της ασφάλειας των σιδηροδρόμων μέχρι να ολοκληρωθεί το Ηλεκτρονικό Σύστημα Διοίκησης****…Όσα δεν έγιναν τόσα χρόνια πρέπει να τα κάνουμε τώρα και γρήγορα.* ***Γνωρίζουμε όλοι ότι οι σιδηρόδρομοι της πατρίδας είναι βαθιά προβληματικοί.*** *Είναι ίσως η ακραία έκφραση μιας Ελλάδας που δεν μας ταιριάζει και θέλουμε να την αφήσουμε πίσω….», ενώ βέβαια σε προηγούμενη δήλωση του είχε αναφέρει: (ΠΟΛΙΤΙΚΗ, 1 Μαρτίου 2023 - 12:56): «…Αυτό που μπορώ να εγγυηθώ είναι πως θα μάθουμε τα αίτια της τραγωδίας και θα κάνουμε ότι περνάει από το χέρι μας για να μην ξανασυμβεί ποτέ ξανά κάτι τέτοιο…».*

9.10. Πλέον των ανωτέρω και ιδίως σε ότι αφορά τον Κωνσταντίνο Καραμανλή και την αδιαμφισβήτητη γνώση του για τη δυσμενή κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου, θα πρέπει να επισημανθεί ότι ήδη κατά την τριετία που προηγήθηκε της ορκωμοσίας του ως Υπουργού Υποδομών και

[2] ενδεικτικά: Newsroom, 05.03.2023 • 10:25, UPD: 10:32.

Μεταφορών, ήτοι από τον Ιανουάριο του 2016 έως και τον Ιούνιο του 2019, κατείχε τη θέση του Τομεάρχη Υποδομών και Μεταφορών της Νέας Δημοκρατίας. Συνεπώς, ο Κωνσταντίνος Καραμανλής είχε υπηρεσιακή, πολιτική και λειτουργική εποπτεία στα ζητήματα και τα προβλήματα του σιδηροδρομικού δικτύου ήδη από την αντιπολιτευτική περίοδο.

9.11. Σε όλα τα ανωτέρω, θα πρέπει να προστεθεί ότι στην πιο πρόσφατη, σε σχέση με το χρόνο τέλεσης του εγκλήματος των Τεμπών (28.02.2023) Έκθεση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ERA (2022), Report on Railway Safety and Interoperability in the EU), η **χώρα μας** για την περίοδο 2018-2020 **βρίσκεται στην κορυφή της λίστας επικινδυνότητας ανάμεσα σε 27 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά στον δείκτη νεκροί ανά εκατομμύριο διανυθέντα τρενο-χιλιόμετρα**, σημαντικά πάνω από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο, ενώ όσον αφορά στην επιβατική κίνηση βρίσκεται στην 7η **χειρότερη θέση και στον δείκτη νεκροί επιβάτες ανά δισεκατομμύριο επιβατο-χιλιόμετρα για την περίοδο 2010-2020**.

9.12. Συνεπώς και οι τρεις καθ' ων η παρούσα, κ.κ. Μητσοτάκης, Καραμανλής και Σπίρτζης είχαν πλήρη γνώση και επίγνωση της κατάστασης του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, γνώση η οποία απορρέει σε κάθε περίπτωση εκ της θέσεως και ιδιότητάς τους, αφού:

(α) ο Κυριάκος Μητσοτάκης είχε δηλώσει στην προεκλογική του ιστοσελίδα τις ελλείψεις του σιδηρόδρομου, ενώ με την εκλογή του έθεσε ως πρώτιστο στόχο, μεταξύ άλλων, την ολοκλήρωση των σιδηροδρομικών έργων ·

(β) ο Κωνσταντίνος Καραμανλής κατείχε τη θέση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών κατά την τετραετία 2019 – 2021, και συνεπώς ήταν και ο αποδέκτης της αρχικής κεντρικής στρατηγικής προτεραιότητας της Νέας Δημοκρατίας περί αναβάθμισης του σιδηρόδρομου, αλλά και εκ της θέσεως που κατείχε από το 2016 έως το 2019 ως Τομεάρχης Υποδομών και Μεταφορών της Νέας Δημοκρατίας ·

(γ) ο Χρήστος Σπίρτζης κατείχε τη θέση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών κατά την τετραετία 2015 - 2019, και συνεπώς γνώριζε τα ελλείματα του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, ελλείματα τα οποία άλλωστε είχε εκμεταλλευτεί πολιτικά η αξιωματική αντιπολίτευση της Νέας Δημοκρατίας.

Επομένως, ο Πρωθυπουργός και οι αρμόδιοι Υπουργοί και οι διοικήσεις των εποπτευόμενων απ' αυτούς φορέων είχαν γνώση όλων των ελλείψεων στα συστήματα ασφαλείας και της ελλιπούς στελέχωσης των επιφορτισμένων με την ασφαλή διεξαγωγή των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών υπηρεσιών. Αυτές οι ελλείψεις προκάλεσαν μια σειρά από ατυχήματα μέχρι το έγκλημα στα Τέμπη, με τους εκάστοτε Υπουργούς να αδιαφορούν, να μην προβαίνουν σε καμία ενέργεια λήψης των απαραίτητων μέτρων, αποδεχόμενοι έτσι την πιθανότητα πρόκλησης θανατηφόρου σιδηροδρομικού δυστυχήματος.

Γ. ΕΠΙ ΤΗΣ ΠΟΙΝΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΕΤΕΡΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ - ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

10.1. Κωνσταντίνος Καραμανλής. Υπό την ιδιότητά του ως Υπουργού Υποδομών & Μεταφορών, κατά το χρονικό διάστημα από 9.07.2019 - 1.03.2023 *(ΠΔ 83/2019)*, είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να ασκεί με προσήκοντα τρόπο τις αρμοδιότητες του, έχοντας την εγγυητική ευθύνη για τη δημόσια ασφάλεια των επιβατών των σιδηροδρόμων.

10.2. Περαιτέρω, λόγω της ως άνω ιδιότητάς του γνώριζε και όφειλε να γνωρίζει την πραγματική κατάσταση στην οποία είχε περιέλθει το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας. Η γνώση του δε περί της πλήρους απαξίωσης του ελληνικού σιδηροδρόμου αποδεικνύεται **αφενός** από πλήθος επιστολών, εξωδίκων και επίκαιρων ερωτήσεων που ελάμβανε (όλως ενδεικτικώς: η από 28.10.2021 επιστολή

της Πανελλήνιας Ένωσης Προσωπικού Έλξης, με αποδέκτη τον γενικό γραμματέα Μεταφορών και κοινοποιούμενο τον ίδιο, το από 31.10.2022 εξώδικο της Πανελλήνιας Ένωσης Προσωπικού Έλξης προς το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών κ.α.), **αφετέρου** από την εν πλήρη γνώσει του παράλειψη του να ενεργήσει προς αναβάθμιση των σιδηροδρόμων και δη να προβεί σε ολοκλήρωση της σύμβασης 717/2014, η υλοποίηση της οποίας ήταν από πολλού εκπρόθεσμη και η οποία προέβλεπε επενδύσεις που θα εγγυόνταν την ασφάλεια των επιβατών.

10.3. Μεταξύ άλλων και αναφορικά με τις συμβατικές σχέσεις του Ελληνικού Δημοσίου με την Hellenic Train (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ), θα πρέπει να διερευνηθεί αν ο Κ. Καραμανλής τέλεσε το αδίκημα της κακουργηματικής απιστίας σε βάρος των οικονομικών συμφερόντων του Ελληνικού Δημοσίου, (άρθρο 390 § 2 ΠΚ), στο πλαίσιο υλοποίησης μνημονίου συνεργασίας με την Hellenic Train (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ), με σκοπό τη σύμβαση ανάθεσης υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ) που θα παρείχε η τελευταία προς το δημόσιο, διάρκειας 15 ετών και που είναι απαραίτητες από άποψη γενικού οικονομικού και κοινωνικού ενδιαφέροντος.

11.1. Κεφαλογιάννης Ιωάννης. Ο κ. Κεφαλογιάννης Ιωάννης, διετέλεσε Υφυπουργός Υποδομών & Μεταφορών κατά το χρονικό διάστημα από 9.07.2019 – 31.08.2021 (ΠΔ 83/ 2019). Οι αρμοδιότητες του, σύμφωνα με την υπ' Αριθμ. ΔΝΣα'/οικ. 59172/7775/ΦΝ 459 κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Υποδομών & Μεταφορών (Β' 3058) περιελάμβαναν: **α)** την άσκηση των αρμοδιοτήτων της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων όλων των οργανικών μονάδων και των συλλογικών οργάνων που υπάγονται σε αυτή, **β)** την εποπτεία, από κοινού με τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, των κάτωθι φορέων: Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας («ΟΑΣΑ Α.Ε.»), Οδικές Συγκοινωνίες («ΟΣΥ Α.Ε.»), Σταθερές Συγκοινωνίες («ΣΤΑΣΥ Α.Ε.»), **Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας («ΟΣΕ» Α.Ε.),** Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης («ΟΑΣΘ»), Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου

Θεσσαλονίκης («ΟΣΕΘ Α.Ε.») και Αστικές Συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης («ΑΣΥΘ Α.Ε.»).

11.2. Υπό την ως άνω ιδιότητά του, ως ασκούντος απευθείας εποπτεία στον ΟΣΕ, ο κ. Κεφαλογιάννης Ιωάννης είχε **ιδιαίτερη νομική υποχρέωση** να εκπληρώνει προσηκόντως τα καθήκοντά του, να γνωρίζει την κατάσταση που επικρατούσε στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, να λαμβάνει υπόψη όλες τις επιστολές, αναφορές, προειδοποιήσεις, εξώδικα των υφισταμένων του σχετικά με τους κινδύνους και τις ελλείψεις του σιδηροδρομικού δικτύου και να προβαίνει στις ενδεδειγμένες ενέργειες για την ασφαλή λειτουργία του δικτύου. Παρά ταύτα, ο κ. Ι. Κεφαλογιάννης φέρεται να παρέλειπε να προβαίνει στις δέουσες ενέργειες εποπτείας προς τον ΟΣΕ και δια τούτο κρίνεται ποινικά ερευνητέος.

12.1. Καραγιάννης Γεώργιος. Ο κ. Γεώργιος Καραγιάννης διετέλεσε Υφυπουργός Υποδομών & Μεταφορών την 31.08.2021 (Π.Δ. 68/2021, ΦΕΚ Α 155/31.8.2021). Οι αρμοδιότητές του, ως ορίζονταν με την υπ' αριθμ. 312/20-09-2021 κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Υποδομών & Μεταφορών (ΦΕΚ Β' 4346/20.09.2021) περιελάμβαναν: «... *α) Την άσκηση των αρμοδιοτήτων της Γενικής Γραμματείας Υποδομών, συμπεριλαμβανομένων όλων των οργανικών μονάδων και των συλλογικών οργάνων που υπάγονται σε αυτή, β) την εποπτεία και ρύθμιση οργανωτικών θεμάτων των κάτωθι φορέων: βα) Εταιρεία Παγίων ΕΥΔΑΠ, ββ) ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., βγ) ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε., βδ) ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε., βε) ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.,* ***βστ) Έργα Ο.Σ.Ε. Α.Ε. (ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.), βζ) Ανώνυμη Εταιρεία Εκμετάλλευσης Ακινήτων Οργανισμού Σιδηροδρόμων ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.),*** *γ) τον σχεδιασμό και την υλοποίηση έργων υποδομών, σύμφωνα με τους ν. 3389/2005 (Α' 232), 4412/2016 (Α' 147) και 4413/2016 (Α' 148).*»

12.2. Υπό την ως άνω ιδιότητά του, ως ασκούντος απευθείας εποπτεία στον ΟΣΕ, ο κ. Κεφαλογιάννης Ιωάννης είχε **ιδιαίτερη νομική υποχρέωση** να εκπληρώνει προσηκόντως τα καθήκοντά του, να γνωρίζει την κατάσταση που επικρατούσε στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, να λαμβάνει υπόψη όλες τις

επιστολές, αναφορές, προειδοποιήσεις, εξώδικα των υφισταμένων του σχετικά με τους κινδύνους και τις ελλείψεις του σιδηροδρομικού δικτύου και να προβαίνει στις ενδεδειγμένες ενέργειες για την ασφαλή λειτουργία του δικτύου. Παρά ταύτα, ο κ. Γ. Καραγιάννης φέρεται να παρέλειπε να προβαίνει στις δέουσες ενέργειες εποπτείας προς τον ΟΣΕ και δια τούτο κρίνεται ομοίως ποινικά ερευνητέος.

13.1. Παπαδόπουλος Μιχάλης. Ο κ. Μιχάλης Παπαδόπουλος διετέλεσε Υφυπουργός Υποδομών & Μεταφορών την 31.08.2021 (Π.Δ. 68/2021, ΦΕΚ Α 155/31.8.2021), αρμόδιος για θέματα μεταφορών. Οι αρμοδιότητές του, ως ορίζονταν στην υπ' αριθμ. 317/22-09-2021 απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Υποδομών & Μεταφορών (ΦΕΚ Β 4383/22.09.2021) περιελάμβαναν τα εξής: *«**Άρθρο 1** Στον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, Μιχαήλ Παπαδόπουλο του Γεωργίου αναθέτουμε: α) την άσκηση των αρμοδιοτήτων της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων όλων των οργανικών μονάδων και των συλλογικών οργάνων που υπάγονται σε αυτή, β) την εποπτεία και ρύθμιση οργανωτικών θεμάτων των κάτωθι φορέων: βα) Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Α.Ε. («Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.»), ββ) Οδικές Συγκοινωνίες Α.Ε. («Ο.Σ.Υ. Α.Ε.»), βγ) Σταθερές Συγκοινωνίες Α.Ε. («ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε.»), βδ) **Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε. («Ο.Σ.Ε. Α.Ε.»)**, βε) Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης («Ο.Α.Σ.Θ.») και βστ) Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης Α.Ε. («Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.»). »*

13.2. Υπό την ως άνω ιδιότητά του, ως ασκούντος απευθείας εποπτεία στον ΟΣΕ, ο κ. Μιχάλης Παπαδόπουλος είχε **ιδιαίτερη νομική υποχρέωση** να εκπληρώνει προσηκόντως τα καθήκοντά του, να γνωρίζει την κατάσταση που επικρατούσε στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, να λαμβάνει υπόψη όλες τις επιστολές, αναφορές, προειδοποιήσεις, εξώδικα των υφισταμένων του σχετικά με τους κινδύνους και τις ελλείψεις του σιδηροδρομικού δικτύου και να προβαίνει στις ενδεδειγμένες ενέργειες για την ασφαλή λειτουργία του δικτύου. Παρά ταύτα, ο κ. Μιχάλης Παπαδόπουλος φέρεται να παρέλειπε να προβαίνει στις δέουσες ενέργειες εποπτείας προς τον ΟΣΕ και δια τούτο κρίνεται ομοίως ποινικά ερευνητέος.

14.1. Γεώργιος Γεραπετρίτης. Ο κ. Γεώργιος Γεραπετρίτης διετέλεσε Υπουργός Επικρατείας από τον Ιούλιο του 2019 έως τον Μάιο του 2023 ενώ ανέλαβε τη διοίκηση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών από την ημέρα παραίτησης του κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή, ήτοι την 1.03.2023. Μετά δε την παραίτηση του κ. Κωνσταντίνου Καραμανλή, ο κ. Γ. Γεραπετρίτης είχε τις πλήρεις και ουσιαστικές αρμοδιότητες του Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών, ενεργώντας κρυπτόμενος πίσω από νομικές κατασκευές προκειμένου να μην αναλάβει και τυπικά τις αληθείς, ουσιαστικές ευθύνες του νέου αξιώματός του.

14.2. Στις αρμοδιότητές του, ως ορίζονταν στις υπ' αριθμ. Υ36/5.10.2021, Υ24/13.08.2021 και Υ1/2.03.2023 αποφάσεις του Πρωθυπουργού περιλαμβάνονταν, μεταξύ άλλων:

α) Η υποστήριξη των ενεργειών και των δράσεων του Πρωθυπουργού που αποβλέπουν στη διασφάλιση της ενότητας της Κυβέρνησης και της συνοχής του κυβερνητικού έργου, όπως ο προγραμματισμός, η οργάνωση, η παρακολούθηση και ο συντονισμός μεταξύ των Υπουργείων, ιδιαίτερα σε ζητήματα συναρμοδιοτήτων τους,

β) η συνδρομή στον Πρωθυπουργό για πάσης φύσεως θεσμικά ζητήματα που άπτονται της λειτουργίας του δημοκρατικού πολιτεύματος και των σχέσεων μεταξύ εκτελεστικής και νομοθετικής λειτουργίας, ιδίως δε θέματα οργάνωσης και λειτουργίας των θεσμών, της κυβέρνησης και των κυβερνητικών οργάνων, καθώς και καλής νομοθέτησης,

γ) η διοίκηση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και η εποπτεία των φορέων που υπάγονται σε αυτό, *μετά την παραίτηση του Κώστα Καραμανλή, την 1.03.2023.*

14.3 Ως επικεφαλής του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, δεν προέβη στη στελέχωση του ήδη ιδρυθέντος ΕΟΔΑΣΑΑΜ, αλλά ενορχήστρωσε τη σύσταση μίας αυθαίρετα συγκροτηθείσας επιτροπής εμπειρογνωμόνων (υπ' αριθμ. 71651/6.03.2023 Β'1310, απόφαση, η οποία φέρει την υπογραφή του Γενικού

Γραμματέα Μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, κ. Ιωάννη Ξιφαρά, αντί του πολιτικά προϊστάμενου του Υπουργείου, κ. Γεραπετρίτη.).

14.4. Τονίζονται δε τα κάτωθι:

(α) Η μετάβασή του κ. Γ. Γεραπετρίτη στο χώρο του δυστυχήματος με εντολή του Πρωθυπουργού για να επιβλέψει, συντονίσει την επιχείρηση, ως σκιώδης υπερσυντονιστής ·

(β) Η πλήρης γνώση, και επίγνωση της κατάστασης, πραγματικής και νομικής λόγω της επίσκεψης και επιτόπιας αυτοψίας ·

(γ) Η με υπαίτιες πράξεις και παραλείψεις όλων των συναρμοδίων πολιτικών προϊσταμένων και των εποπτευομένων από αυτούς υπηρεσιών μη διαφύλαξη του πεδίου του δυστυχήματος με συνέπεια την καταστροφή κρίσιμου αποδεικτικού υλικού ·

(δ) Η παράνομη μεταφορά κρίσιμων αποδεικτικών στοιχείων από το πεδίο του εγκλήματος - δυστυχήματος σε άλλες τοποθεσίες ·

(ε) Η σύσταση Επιτροπής για να παρακαμφθεί η νομοθεσία και ο ανεξάρτητος αρμόδιος φορέας, ΕΟΔΑΣΑΑΜ, κατ' εντολή που δόθηκε με δημόσια δήλωση του Πρωθυπουργού:

«Μεταβατικός υπουργός, μέχρι τις εθνικές εκλογές, ορίζεται ο υπουργός Επικρατείας, Γιώργος Γεραπετρίτης, από τον οποίο ήδη ζήτησα να προχωρήσει γρήγορα στη σύσταση ανεξάρτητης και υπερκομματικής Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων, που θα εξετάσει πλήρως τα αίτια του δυστυχήματος..........» ·

(στ) Η πραγματοποίηση συσκέψεων όπου αποφασίστηκαν οι κρίσιμες και παράνομες ενέργειες και παραλείψεις που αλλοίωσαν το χώρο και κατέστρεψαν μείζονα αποδεικτικά στοιχεία.

14.5. Η ποινικά ερευνητέα δε ευθύνη του Γ. Γεραπετρίτη είναι πρόδηλη και συνίσταται:

(α) στην ιδιαίτερη νομική υποχρέωση του ως επικεφαλής του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ·

(β) στην παράλειψή του να διασφαλίσει την το πεδίο του εγκλήματος - δυστυχήματος επί τω τέλει της διαφύλαξης των αποδείξεων.

(γ) στη θετική από μέρους του πράξη συντονισμού των συσκέψεων σε σχέση με τον σχεδιασμό και την υλοποίηση της αλλοίωσης του πεδίου του εγκλήματος.

14.6. Περαιτέρω, **ο** κ. Γεραπετρίτης, με την πολιτική του ιδιότητα, ομού με τον κ. Τριαντόπουλο και σε συνέργεια με τον Υφυπουργό Ανάπτυξης Ιωάννη Τσακίρη και τον Αναπληρωτή Υπουργό Οικονομίας Νικόλαο Παπαθανάση, **συνέβαλαν ενεργά στην έγκριση και υλοποίηση δαπάνης ύψους 647.682 ευρώ, προκειμένου να εκτελεστούν παράνομες εργασίες στον τόπο του εγκλήματος** (καθαρισμός, απομάκρυνση, επίστρωση), προκαλώντας ζημία του Δημοσίου και τελώντας κακουργηματική απιστία (άρθρο 390 ΠΚ) -, ενδεχομένως και αδίκημα σε βάρος των συμφερόντων τη Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφόσον πρωτογενής πηγή του άνω άμεσα εκταμιευθέντος τεράστιου κονδυλίου είναι ευρωπαϊκοί πόροι, ως οφείλετε να διερευνήσετε- καθώς η δαπάνη αυτή χρηματοδότησε το αδικημα της παρεμπόδισης απονομής της δικαιοσύνης και της εξαφάνισης κρίσιμων αποδεικτικών στοιχείων, αντί για την αποκάλυψή τους. Αυτό άλλωστε προκύπτει παραχρήμα και από το από 09.03.2023 mail του κ. Τριαντόπουλου που είδε το φως της δημοσιότητας.

14.7. Ως δε αναφέρεται ανωτέρω, την 18.04.2023 υπεγράφη απόφαση του υφυπουργού Αναπτύξεως και Επενδύσεων, Ιωάννη Τσακίρη, με θέμα:

«Ένταξη της πράξης για κατεπείγουσες επεμβάσεις στο δυστύχημα των Τεμπών 1/3/2023 με κωδικό ΟΠΣ5211014 στο Ειδικό Πρόγραμμα "Εκτακτων Αναγκών 2021-2025»,

η οποία απευθύνετο προς την Περιφέρεια Θεσσαλίας. Σκοπός αυτής ήταν η χρηματοδότηση της Περιφέρειας Θεσσαλίας με δαπάνη 642.862,80 ευρώ.

Σύμφωνα δε με την εν λόγω απόφαση: *«Μετά από την σύγκληση του Συντονιστικού Οργάνου Πολιτικής Προστασίας τα ξημερώματα της 1/3/2023 ΔΟΘΗΚΑΝ ΕΝΤΟΛΕΣ ΠΡΟΣ την Διεύθυνση Τεχνικών Έργων της Περιφερειακής Ενότητας (Πε)*

Λάρισας για διάθεση μηχανημάτων που επιχείρησαν στον τόπο του δυστυχήματος για τις επόμενες εβδομάδες».

14.8. Την 12.01.2024, ήτοι μετά την υποβολή της αρχικής εγκλήσεως των συγγενών των θυμάτων για τη διερεύνηση της αλλοίωσης του τόπου του δυστυχήματος και των υπαιτίων πολιτικών και μη προσώπων, ο τότε Αναπληρωτής Υπουργός Οικονομίας, Νικόλαος Παπαθανάσης, στον οποίο μετεβιβάσθηκαν οι αρμοδιότητες του Υπουργείου Αναπτύξεως και Επενδύσεων, εξέδωσε υπουργική απόφαση με την οποία τροποποίησε την ως άνω αρχική απόφαση του Υφυπουργού, Ιωάννη Τσακίρη για χρηματοδότηση της Περιφέρειας Θεσσαλίας με δαπάνη 642.862,80 ευρώ. Ειδικότερα, η απόφαση της 12ης.1.2024 του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας (Γενική Γραμματεία Δημοσίων Επενδύσεων) με αποδέκτη την Περιφέρεια Θεσσαλίας έχει ως θέμα «*τροποποίηση της Πράξης για κατεπείγουσες επεμβάσεις στο Δυστύχημα των Τεμπών της 1/3/2-23*» και τυπικώς η αλλαγή συνίσταται στο ότι, όπως αναφέρει, «*τροποποιείται ως προς το χρονοδιάγραμμα*».

Ωστόσο, η ουσιαστική αλλαγή συνίστατο σε προσθήκη του χωρίου: «*λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι οι δαπάνες ΠΡΟΚΛΗΘΗΚΑΝ ΜΕ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΕΝΤΟΛΕΣ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΗΣ Π.Ε ΛΑΡΙΣΑΣ…*», η οποία δέον όπως ερευνηθεί αν στόχευε στην απαλλαγή του Υφυπουργού παρά τω Πρωθυπουργώ, Χρήστου Τριαντόπουλου και του κ. Γεραπετρίτη, από την μομφή/ευθύνη για την εκταμίευση, που χρηματοδότησε το έγκλημα του μπαζώματος του πεδίου του εγκλήματος.

14.9. Οι ανωτέρω πράξεις και παραλείψεις του κ. Γεραπετρίτη είναι ποινικά ερευνητέες για:

(α) Κακουργηματική Απιστία κατά του Ελληνικού Δημοσίου, κατ' άρθρο 390 ΠΚ ·

(β) Παράβαση καθήκοντος, κατ' άρθρο 259 Π.Κ. ·

(γ) Υπόθαλψη εγκληματία- παρεμπόδιση δικαιοσύνης, κατ' άρθρο 231 ΠΚ·

(δ) Παρασιώπηση εγκλημάτων, κατ' άρθρο 232 Π.Κ.· και

(ε) για οιοδήποτε άλλο ποινικό αδίκημα, του οποίου θεμελιώνεται η αντικειμενική και υποκειμενική υπόσταση.

15.1. Νικόλαος Παπαθανάσης. Ο Νικόλαος Παπαθανάσης, κατά το χρόνο τέλεσης των πράξεων και παραλείψεων που συνδέονται με την αλλοίωση του πεδίου του δυστυχήματος, διατελούσε Αναπληρωτής Υπουργός Ανάπτυξης. Υπό την ιδιότητά του αυτή, είχε κατά νόμο υποχρέωση να διασφαλίσει την ορθή εξέλιξη της έρευνας επί του πεδίου.

Αντίθετα, ενώ γνώριζε την παράνομη αποχωμάτωση και επιχωμάτωση του πεδίου, προέβη σε τροποποίηση της υπουργικής απόφασης έγκρισης δαπάνης των εν λόγω ενεργειών, νομιμοποιώντας τες εκ των υστέρων.

15.2. Ειδικότερα, την 12.01.2024 εξέδωσε υπουργική απόφαση με την οποία τροποποίησε την ως άνω αρχική απόφαση του υφυπουργού, Ιωάννη Τσακίρη για χρηματοδότηση της Περιφέρειας Θεσσαλίας με δαπάνη 642.862,80 ευρώ με προσθήκη του χωρίου: «λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι οι δαπάνες ΠΡΟΚΛΗΘΗΚΑΝ ΜΕ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΕΝΤΟΛΕΣ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΗΣ Π.Ε ΛΑΡΙΣΑΣ...».

15.3. Με τον τρόπο αυτό, προέβη σε πλήρη αποδοχή της απόφασης για το σύνολο των εργασιών, που αλλοίωσης και επέμβασης που αποφασίστηκε από το Συντονιστικό Όργανο Πολιτικής Προστασίας, μεταθέτοντας την ευθύνη στην Περιφέρεια της Λάρισας επί τω τέλει της απαλλαγής εκ των ευθυνών των κ.κ. Χρήστου Τριαντόπουλου και Γεώργιου Γεραπετρίτη.

15.4. Για τις ως άνω πράξεις είναι ποινικά ερευνητέος για τα αδικήματα:

(α) της Κακουργηματικής Απιστίας κατά του Ελληνικού Δημοσίου, κατ' άρθρο 390 ΠΚ ·

(β) της Παράβασης καθήκοντος, κατ' άρθρο 259 Π.Κ. ·

(γ) της Υπόθαλψης εγκληματίας- Παρεμπόδισης Δικαιοσύνης, κατ' άρθρο άρθρο 231 ΠΚ ·

(δ) της Παρασιώπησης εγκλημάτων, κατ' άρθρο 232 Π.Κ.·

(ε) της απάτης σε βάρος των συμφερόντων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αν το οικείο κονδύλι προέρχεται πρωτογενώς από ευρωαπθικούς πόρους, κατά τον Κανονισμό 1939/2017 του Συμβουλίου, της 12ης Οκτωβρίου 2017, σχετικά με την εφαρμογή ενισχυμένης συνεργασίας για τη σύσταση της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας (««Ευρωπαϊκή Εισαγγελία»») και το νόμο Ν. 4689/2020· και

(στ) για οιοδήποτε άλλο ποινικό αδίκημα, του οποίου θεμελιώνεται η αντικειμενική και υποκειμενική υπόσταση.

16.1. Ιωάννης Τσακίρης. Ο Ιωάννης Τσακίρης διετέλεσε **Υφυπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων,** κατά τον κρίσιμο χρόνο που ακολούθησε το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη, αρμόδιος για τη διαχείριση δημοσίων επενδύσεων και συγχρηματοδοτούμενων έργων. Ως Υφυπουργός Ανάπτυξης, ο Ιωάννης Τσακίρης είχε ουσιαστική εμπλοκή στη διαχείριση και έγκριση δημοσίων επενδυτικών έργων, καθώς και στη χρηματοδότηση δαπανών που σχετίζονται με την αποκατάσταση δημοσίων υποδομών.

16.2. Την 18.04.2023 προχώρησε σε υπογραφή απόφασης, η οποία απευθύνετο προς την Περιφέρεια Θεσσαλίας και είχε ως θέμα *«Ένταξη της πράξης για κατεπείγουσες επεμβάσεις στο δυστύχημα των Τεμπών 1/3/2023 με κωδικό ΟΠΣ5211014 στο Ειδικό Πρόγραμμα "Εκτακτων Αναγκών 2021-2025»,* με σκοπό την χρηματοδότηση της Περιφέρειας Θεσσαλίας **με δαπάνη 642.862,80 ευρώ. Σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση:** ***«Μετά από την σύγκληση του Συντονιστικού Οργάνου Πολιτικής Προστασίας τα ξημερώματα της 1/3/2023 ΔΟΘΗΚΑΝ ΕΝΤΟΛΕΣ ΠΡΟΣ την Διεύθυνση Τεχνικών Έργων της Περιφερειακής Ενότητας (Πε) Λάρισας για διάθεση μηχανημάτων που επιχείρησαν στον τόπο του δυστυχήματος για τις επόμενες εβδομάδες».***

16.3. Ευχερώς εκ των ανωτέρω προκύπτουν τα κάτωθι:

(α) Οι εντολές για τις εργασίες και το σύνολο της επιχείρησης των ενεργειών στο πεδίο του δυστυχήματος εδόθησαν κατόπιν αποφάσεων κατά τις δύο πρώτες συνεδριάσεις του Συντονιστικού οργάνου τα ξημερώματα της 1ης Μαρτίου 2023 ·

(β) Στις εν λόγω εντολές περιλαμβανόταν και η απόφαση για την παράνομη αλλοίωση του πεδίου του δυστυχήματος.

16.4. Επομένως προκύπτει ότι ο Ιωάννης Τσακίρης συμμετείχε ενεργά στη διαδικασία χρηματοδότησης των έργων «αποκατάστασης» που αφορούσαν τον τόπο του σιδηροδρομικού δυστυχήματος, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν χωρίς προηγούμενη εξουσιοδότηση ή έγκριση από τις αρμόδιες ανακριτικές ή εισαγγελικές αρχές και πριν την ολοκλήρωση της ανακριτικής διαδικασίας. Ο Ιωάννης Τσακίρης - και μετέπειτα ο Νικόλαος Παπαθανάσης - ενέκρινε με υπουργικές αποφάσεις την εκταμίευση του συνολικού ποσού των 647.682 ευρώ, για αποζημίωση για τις παράνομες εργασίες αλλοίωσης του πεδίου. Μέσω δε της εν λόγω έγκρισης, χωρίς προηγούμενη διασφάλιση της νομιμότητας των ενεργειών και χωρίς αναφορά ή έγκριση από τις αρμόδιες δικαστικές αρχές, προέβη σε βαρύτατη παράβαση της νομικής του υποχρέωσης, ως Υφυπουργού Ανάπτυξης, να προστατεύει το δημόσιο συμφέρον και να διαφυλάσσει τη νομιμότητα της διαδικασίας.

16.5. Δια ταύτα, οι πράξεις και οι παραλείψεις του κ. Ιωάννη Τσακίρη κρίνονται ερευνητέες για τα αδικήματα:

(α) της Κακουργηματικής Απιστίας κατά του Ελληνικού Δημοσίου, κατ' άρθρο 390 ΠΚ ·

(β) της Παράβασης καθήκοντος, κατ' άρθρο 259 Π.Κ. ·

(γ) της Υπόθαλψης εγκληματίας- παρεμπόδισης δικαιοσύνης, κατ' άρθρο άρθρο 231 ΠΚ ·

(δ) της Παρασιώπησης εγκλημάτων, κατ' άρθρο 232 Π.Κ. · και

(ε) της απάτης σε βάρος των συμφερόντων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αν το οικείο κονδύλι προέρχεται πρωτογενώς από ευρωαπ0ικούς πόρους, κατά τον Κανονισμό 1939/2017 του Συμβουλίου, της 12ης Οκτωβρίου 2017, σχετικά με την εφαρμογή ενισχυμένης συνεργασίας για τη σύσταση της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας («««Ευρωπαϊκή Εισαγγελία»») και το νόμο Ν. 4689/2020· και

(στ) για οιοδήποτε άλλο ποινικό αδίκημα, του οποίου θεμελιώνεται η αντικειμενική και υποκειμενική υπόσταση.

17.1. Ζωή Ράπτη. Η Ζωή Ράπτη, κατά το κρίσιμο διάστημα, κατείχε τη θέση της Υφυπουργού Υγείας, αναλαμβάνοντας τους ειδικούς τομείς αρμοδιότητας που σχετίζονται ιδίως με την ψυχολογική υποστήριξη, την περίθαλψη και τη διαχείριση έκτακτων κρίσεων στον τομέα της Υγείας.

17.2. Κατά τον κρίσιμο χρόνο, είχε φυσική παρουσία στον τόπο του σιδηροδρομικού δυστυχήματος των Τεμπών και συμμετείχε άτυπα στον συντονισμό των ενεργειών όλων των εμπλεκόμενων φορέων, όπως αποδεικνύεται από δηλώσεις και δελτία τύπου. Παρά δε των ως άνω θεσμικό της ρόλο, ανέχθηκε τις αυθαίρετες ενέργειες απομάκρυνσης κρίσιμων αποδεικτικών στοιχείων από το πεδίο του δυστυχήματος.

17.3. Σημειωτέον δε ότι η υπ' αριθμόν 43/2024 διάταξη της Εισαγγελέως Εφετών Λάρισας, αναφέρει στο διατακτικό της κατά λέξη τα εξής για τη Ζωή Ράπτη:

«Διατάσσουμε την υποβολή της δικογραφίας στον Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου κατ' εφαρμογή των άρθρων 86 παρ.1,2 Σ και άρθρου 4 Ν.3126/2003, ως προς τον Υφυπουργό Μεταφορών Παπαδόπουλο Μιχάλη, τον Υπουργό Υγείας Πλεύρη Αθανάσιο, την Υφυπουργό Υγείας Ζωή Ράπτη και τον Υφυπουργό παρά τω Πρωθυπουργώ Χρήστο Τριαντόπουλο, ιδιότητες που έφεραν κατά τον χρόνο των διερευνώμενων αδικημάτων»,

αναγνωρίζοντας την κρισιμότητα της περαιτέρω ποινικής διερεύνησης του ρόλου της Ζωής Ράπτη στη διαχείριση του δυστυχήματος.

17.4. Οι πράξεις και παραλείψεις της κας. Ζωής Ράπτη κρίνονται ερευνητέες για τα αδικήματα:

(α) της Υπόθαλψης Εγκληματία- Παρεμπόδισης Δικαιοσύνης, κατ' άρθρο 231 ΠΚ·

(β) Παρασιώπησης εγκλημάτων, κατ' άρθρο 232 Π.Κ. ·

(γ) Παράβασης καθήκοντος κατ' άρθρο 259 ΠΚ ·

(δ) για οιοδήποτε άλλο ποινικό αδικημα, του οποίου θεμελιώνεται η αντικειμενική και υποκειμενική υπόσταση.

18.1. Αθανάσιος Πλεύρης. Ο Αθανάσιος Πλεύρης, κατά τον κρίσιμο χρόνο, διατελούσε Υπουργός Υγείας και υπό την αρμοδιότητά του αυτή είχε την ανώτατη πολιτική εποπτεία επί όλων των δράσεων του Υπουργείου Υγείας, σύμφωνα με το άρθρο 14 του ν. 4622/2019 και τις γενικές διατάξεις του Συντάγματος και του Κανονισμού της Βουλής.

18.2. Σημειωτέον δε ότι η υπ' αριθμόν 43/2024 διάταξη της Εισαγγελέως Εφετών Λάρισας, αναφέρει στο διατακτικό της κατά λέξη τα εξής για τον Αθανάσιο Πλεύρη:

«Διατάσσουμε την υποβολή της δικογραφίας στον Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου κατ' εφαρμογή των άρθρων 86 παρ.1,2 Σ και άρθρου 4 Ν.3126/2003, ως προς τον Υφυπουργό Μεταφορών Παπαδόπουλο Μιχάλη, τον Υπουργό Υγείας Πλεύρη Αθανάσιο, την Υφυπουργό Υγείας Ζωή Ράπτη και τον Υφυπουργό παρά τω Πρωθυπουργώ Χρήστο Τριαντόπουλο, ιδιότητες που έφεραν κατά τον χρόνο των διερευνώμενων αδικημάτων»,

18.3. Οι πράξεις και παραλείψεις του κ. Αθανασίου Πλεύρη κρίνονται ποινικά ερευνητέες για:

(α) Υπόθαλψη εγκληματίας- παρεμπόδιση δικαιοσύνης, κατ' άρθρο 231 ΠΚ·

(β) Παρασιώπηση εγκλημάτων, κατ' άρθρο 232 Π.Κ.·

(γ) Παράβαση καθήκοντος κατ' άρθρο 259 ΠΚ· και

(δ) για οιοδήποτε άλλο ποινικό αδίκημα, του οποίου θεμελιώνεται η αντικειμενική και υποκειμενική υπόσταση.

19.1. Χρήστος Σπίρτζης. Ο Χρήστος Σπίρτζης διετέλεσε Υπουργός, Υποδομών και Μεταφορών κατά το διάστημα από τον Ιανουάριο του 2015 έως τον Ιούλιο του 2019 και δη από τον Μάρτιο του 2015 έως και τον Σεπτέμβριο του 2015, Αναπληρωτής Υπουργός Μεταφορών Υποδομών και Δικτύων (ΠΔ 27/2015, Α' 31), από τον Σεπτέμβριο του 2015 έως το Νοέμβριο του 2016, Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (ΠΔ 73/2015, Α' 116) και από τον Νοέμβριο του 2016 έως τον Ιούλιο του 2019, Υπουργός στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (ΠΔ 125/2016, Α' 210).

19.2. Υπό την ως άνω ιδιότητά του α) είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση, και β) γνώριζε την πραγματική κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου και δη τα σοβαρά ζητήματα ασφαλείας καθώς και τη μη υλοποίηση της σύμβασης 717/2014. Δια ταύτα, όφειλε να προβεί σε συγκεκριμένες ενέργειες, με σκοπό την διασφάλιση της ομαλής, ασφαλούς και απρόσκοπτης λειτουργίας της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας και την υλοποίηση της σύμβασης 717/2014, τις οποίες όμως (ενν. ενέργειες) παρέλειψε αποδεχόμενος την διατάραξη της ασφάλειας του σιδηροδρομικού δικτύου και της θέσης σε κίνδυνο ζωής και σωματικής ακεραιότητας αορίστου αριθμού προσώπων, που κάνουν χρήση της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας.

19.3. Δια ταύτα, οι ως άνω πράξεις και παραλείψεις του κ. Σπίρτζη κρίνονται ποινικά ερευνητέες για:

(α) Επικίνδυνες παρεμβάσεις στη συγκοινωνία μέσων σταθερής τροχιάς με αποτέλεσμα τον θάνατο μεγάλου αριθμού προσώπων κατ' άρθρο 291 § 1 ΠΚ·

(β) Κακουργηματική απιστία, κατ' άρθρο 390 ΠΚ ·

(γ) Παράβαση καθήκοντος, κατ' άρθρο 259 ΠΚ · και

(ε) Απάτη σε βάρος των συμφερόντων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αν το οικείο κονδύλι προέρχεται πρωτογενώς από ευρωαπ0ικούς πόρους, κατά τον Κανονισμό 1939/2017 του Συμβουλίου, της 12ης Οκτωβρίου 2017, σχετικά με την εφαρμογή ενισχυμένης συνεργασίας για τη σύσταση της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας (««Ευρωπαϊκή Εισαγγελία»») και το νόμο Ν. 4689/2020· και

(στ) για οιοδήποτε άλλο ποινικό αδικημα, του οποίου θεμελιώνεται η αντικειμενική και υποκειμενική υπόσταση.

20.1. **Σύμφωνα με το άρθρο 134 ΠΚ περί εσχάτης προδοσίας:**

«1. Όποιος επιχειρεί με βία ή απειλή βίας να καταλύσει, να μεταβάλει, να αλλοιώσει ή να καταστήσει ανενεργό, διαρκώς ή προσκαίρως, το δημοκρατικό πολίτευμα που στηρίζεται στη λαϊκή κυριαρχία ή θεμελιώδεις αρχές ή θεσμούς του πολιτεύματος αυτού ή να αποστερήσει τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας ή αυτόν που ασκεί την προεδρική εξουσία, τον Πρωθυπουργό, την Κυβέρνηση ή τη Βουλή από την εξουσία που έχουν κατά το Σύνταγμα, τιμωρείται με ισόβια κάθειρξη.

2. Με την ίδια ποινή τιμωρείται και: α) όποιος επιχειρεί να τελέσει την πράξη της προηγούμενης παραγράφου με κατάχρηση της ιδιότητάς του ως οργάνου του κράτους ή με σφετερισμό της ιδιότητας αυτής, καθώς και β) όποιος ασκεί την εξουσία που ο ίδιος ή άλλος κατέλαβε με τους τρόπους και τα μέσα που προβλέπει το άρθρο αυτό.

3. Θεμελιώδεις αρχές και θεσμοί του πολιτεύματος θεωρούνται στο Κεφάλαιο αυτό: α) η ανάδειξη του Αρχηγού του Κράτους με εκλογή, β) το δικαίωμα του λαού να εκλέγει τη Βουλή με γενικές, άμεσες, ελεύθερες, ίσες και μυστικές ψηφοφορίες μέσα στα συνταγματικά χρονικά πλαίσια, γ) το κοινοβουλευτικό σύστημα διακυβέρνησης, δ) η αρχή του πολυκομματισμού, ε) η αρχή της διάκρισης των λειτουργιών, όπως προβλέπεται στο Σύνταγμα, στ) η αρχή της δέσμευσης του νομοθέτη από το Σύνταγμα και της εκτελεστικής και της δικαστικής λειτουργίας από το Σύνταγμα και τους νόμους, ζ) η αρχή της ανεξαρτησίας της δικαιοσύνης και η) η γενική ισχύς και προστασία των ατομικών δικαιωμάτων που προβλέπει το Σύνταγμα.».

20.2. Κατ' εφαρμογή της παραγράφου 3. του άρθρου 134 ΠΚ, Εσχάτη Προδοσία τελείται (και) όταν κάποιος ενεργεί με κατάχρηση της ιδιότητάς του ως οργάνου του κράτους ή με σφετερισμό της ιδιότητας αυτής. Κατάχρηση της ιδιότητας του οργάνου του κράτους συνιστά η περίπτωση, κατά την οποία ο δράστης έχει την ιδιότητα ενός οργάνου του Κράτους και εκμεταλλευόμενος αυτή, υπερβαίνει τα όρια των θεσμικών των καθηκόντων και επιχειρεί να προβεί σε μια από τις μορφές της Εσχάτης Προδοσίας.

20.3. Συνεπώς, πρέπει να ερευνηθούν οι ανωτέρω για το αδικημα της εσχάτης προδοσίας που προβλέπεται από το άρθρο 134 ΠΚ, ιδία δε για τη θεμελίωση των περιπτώσεων ε) και στ) αυτού, ως επίσης και για την περίπτωση ζ) περί της παραβίασης *της αρχής της ανεξαρτησίας της δικαιοσύνης* _ ως προς την γενόμενη αμέσως μετά την Τραγωδία των Τεμπών, και δη τον Μάρτιο του 2023, παρέμβαση του Πρωθυπουργού, η οποία οδήγησε επαγωγικά στην αντικατάσταση της αρχικής Ανακρίτριας (φυσικού δικαστή), κας Σούρλα, από τον νυν ΜΟΝΑΔΙΚΟ ΕΠΙΛΗΦΘΕΝΤΑ ΑΝΑΚΡΙΤΗ ΤΗΣ ΤΡΑΓΩΔΙΑΣ ΤΩΝ ΤΕΜΠΩΝ, κ. Σωτήριο Μπακαίμη, παρέμβαση η οποία στηλιτεύθηκε και με ανακοίνωση της Ένωσης Δικαστών και Εισαγγελέων.

20.4. Ειδικότερα, και παρά το ότι την ποινική δικογραφία των Τεμπών την είχε αναλάβει η Ανακρίτρια Λάρισας, κα Ελένη Σούρλα, μετά από πρωτογενή παρέμβαση του ίδιου του Πρωθυπουργού, Κυριάκου Μητσοτάκη, δρομολογήθηκε διαδικασία για την αντικατάσταση της άνω Ανακρίτριας, και έτσι η τελευταία αποβλήθηκε και στη θέση αυτής τη δικογραφία των Τεμπών ανέλαβε ο Ειδικός Εφέτης Ανακριτής, κ. Σωτήριος Μπακαΐμης ήδη από την 14.03.2023.

20.5. Ειδικότερα, ο κ. Μητσοτάκης στις 06.03.2023 ζήτησε ο ίδιος από τον Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου, κ. Ντογιάκο, να αναβαθμιστεί η υπόθεση των Τεμπών στο υψηλότερο ανακριτικό επίπεδο, άρα επί της ουσίας να αλλάξει η κατά νόμον ορισθείσα φυσικός δικαστής, κα. Σούρλα.

20.6. Θα πρέπει να ερευνηθεί λοιπόν με ποιο ανύπαρκτο νομικό έρεισμα, η εκτελεστική εξουσία παρενέβη στη δικαστική και ο Πρωθυπουργός της Χώρας ζήτησε από τον Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου, να αλλάξει ο Ανακριτής των Τεμπών. Ο φυσικός δικαστής, που κατά την προβλεπόμενη ορθόδοξη διαδικασία είχε ήδη αναλάβει την υπόθεση.

20.7. Περαιτέρω, ο κ. Ντογιάκος όρισε τον κ. Σταμάτη Δασκαλόπουλο ως υπεύθυνο για την εποπτεία του συνόλου των ερευνών για το έγκλημα των Τεμπών. Ο κ. Δασκαλόπουλος με τη σειρά του με αναφερόμενη αιτία τη σοβαρότητα της υπόθεσης ζήτησε άμεσα να συγκληθεί η Ολομέλεια του Εφετείου Λάρισας, προκειμένου να ανατεθεί η έρευνα για το έγκλημα των Τεμπών σε Εφέτη - Ανακριτή, και με αυτόν τον τρόπο την κομβική και τραγική αυτή ποινική δικογραφία, την ανέλαβε ο γνωστός τοις πάσι Ανακριτής, ο κ. Σωτήριος Μπακαίμης.

Επειδή, είναι απολύτως κρίσιμο να ερευνηθούν τα ανωτέρω προκειμένου να αποκαλυφθεί η αλήθεια και να αποδοθούν οι ποινικές ευθύνες στους κατά τον νόμο υπεύθυνους.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

και με τη ρητή επιφύλαξη παντός δικαιώματός μας

ΑΙΤΟΥΜΑΣΤΕ

1[ον]] Τη Σύσταση Ειδικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής κατά τα άρθρο 86 παρ. 3 του Συντάγματος, άρθρα 153 επ. του Κανονισμού της Βουλής και άρθρο 5 του Ν. 3126/2003 περί Ποινικής Ευθύνης των Υπουργών

ΓΙΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΠΟΙΝΙΚΩΝ ΕΥΘΥΝΩΝ ΓΙΑ ΠΟΙΝΙΚΩΣ ΕΡΕΥΝΗΤΕΑ ΕΓΚΛΗΜΑΤΑ

1.] Του Κυριάκου Μητσοτάκη του Κωνσταντίνου, Πρωθυπουργού

2.] Του Κωνσταντίνου Καραμανλή του Αχιλλέα, πρώην Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών

3] Του Ιωάννη Κεφαλογιάννη, πρώην Υφυπουργού Μεταφορών και Υποδομών και νυν Υπουργού Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας

4] Του Γεωργίου Καραγιάννη, πρώην Υφυπουργού Υποδομών & Μεταφορών

5] Του Μιχάλη Παπαδόπουλου, πρώην Υφυπουργού Υποδομών & Μεταφορών

6] Του Γεώργιου Γεραπετρίτη, πρώην Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και νυν Υπουργού Εξωτερικών

7] Του Ιωάννη Τσακίρη, Υφυπουργού Ανάπτυξης και Επενδύσεων

8] Της Ζωής Ράπτη, πρώην Υφυπουργού Υγείας και πρώην Υφυπουργού Ανάπτυξης και Επενδύσεων

9] Του Αθανάσιου Πλεύρη, πρώην Υπουργού Υγείας και κοινοβουλευτικού εκπροσώπου της Νέας Δημοκρατίας

10] Του Νικολάου Παπαθανάση, πρώην Αναπληρωτή Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών

11] Του Χρήστου Σπίρτζη, πρώην Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών,

ως επίσης και παντός κατά νόμον υπευθύνου, αυτουργού και συνεργού στις ανωτέρω αναφερόμενες προς διερεύνηση πράξεις.

2ον] Τη διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης για την ενδελεχή έρευνα όλων των ανωτέρω περιγραφόμενων και την άσκηση ποινικής δίωξης σε βάρος κατά παντός κατά νόμον υπεύθυνου για την τέλεση των αδικημάτων:

(α) της ανθρωποκτονίας από ενδεχόμενο δόλο κατά συρροή κατ' άρθρα 299 και 27 § 1β' ΠΚ ·

(β) της σωματικής βλάβης από ενδεχόμενο δόλο κατά συρροή κατ' άρθρα 309 και 310 § 2 ΠΚ ·

(γ) της κακουργηματικής έκθεσης κατά συρροή κατ' άρθρο 306 § 2 ΠΚ ·

(δ) της κακουργηματικής πράξης των επικίνδυνων παρεμβάσεων στην συγκοινωνία μέσων σταθερής τροχιάς με αποτέλεσμα τον θάνατο μεγάλου αριθμού προσώπων κατ' άρθρο 291 § 1 περ. δδ' ΠΚ ·

(ε) της κακουργηματικής απιστίας σε βάρος του Ελληνικού Δημοσίου κατ' άρθρο 390 § 2 ΠΚ ·

(στ) της παράβασης καθήκοντος κατ' άρθρο 259 ΠΚ ·

(ζ) της παρασιώπησης εγκλημάτων κατ' άρθρο 232 ΠΚ ·

(η) της υπόθαλψης – παρεμπόδισης της δικαιοσύνης κατ' άρθρο 231 ΠΚ·

(θ) της απάτης σε βάρος των οικονομικών συμφερόντων της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά τον Κανονισμό 1939/2017 του Συμβουλίου, της 12ης Οκτωβρίου 2017, σχετικά με την εφαρμογή ενισχυμένης συνεργασίας για τη σύσταση της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας (««Ευρωπαϊκή Εισαγγελία»») και το νόμο Ν. 4689/2020·

(ι) της εσχάτης προδοσίας κατ' άρθρο 134 ΠΚ,

ως επίσης και για κάθε άλλο αδίκημα, επαρκείς ενδείξεις τέλεσης του οποίου θα προκύψουν από την προκαταρκτική εξέταση, στην οποία υποχρεούστε να προβείτε σύμφωνα με το άρθρο 86Σ, εφόσον υπερψηφιστεί πρόταση σύστασης της άνω Ειδικής Κοινοβουλευτικής (Προανακριτικής) Επιτροπής.

Αθήνα, 04.06.2025

Για τον Σύλλογο Συλλόγου με την επωνυμία «ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΑΤΟΜΩΝ ΠΛΗΓΕΝΤΩΝ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΤΕΜΠΩΝ 28-2-2023»	Μαρία Καρυστιανού

Επειδή είναι καθήκον μας να ανταποκριθούμε στο αίτημα των οικογενειών των θυμάτων και των πληγέντων να υπάρξει άπλετο φως και πλήρης διερεύνηση για όλους τους εμπλεκόμενους στο Έγκλημα των Τεμπών, με κανονική διαδικασία προκαταρκτικής διερεύνησης από την αρμόδια Επιτροπή της Βουλής και με εξέταση όλων των στοιχείων της δικογραφίας και των μαρτύρων που πρέπει να εξετασθούν

Επειδή η συνεχιζόμενη ατιμωρησία και η προστασία πολιτικών και κυβερνητικών προσώπων που ενέχονται στο Έγκλημα των Τεμπών δηλητηριάζει την κοινωνία και αποτελεί πρόκληση για κάθε δημοκρατικό πολίτη

Επειδή το τέλος της Ατιμωρησίας, η απόδοση Δικαιοσύνης και η πλήρης διερεύνηση του Εγκλήματος των Τεμπών και των ευθυνών όλων των πολιτικών προσώπων που εμπλέκονται, όσο ψηλά κι αν βρίσκονται, αποτελεί κοινωνική απαίτηση, που εκφράσθηκε με τον πιο ηχηρό τρόπο στα μεγαλειώδη συλλαλητήρια της 26 Ιανουαρίου και 28 Φεβρουαρίου 2025

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΜΕ

Σύμφωνα με το άρθρο 86 παρ. 3 του Συντάγματος, τα άρθρα 153 επ. του Κανονισμού της Βουλής και το άρθρο 5 του Ν. 3126/2003 περί της «Ποινικής Ευθύνης των Υπουργών», συσταθεί Ειδική Κοινοβουλευτική Επιτροπή για την διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης κατά:

1] Του Κυριάκου Μητσοτάκη του Κωνσταντίνου, Πρωθυπουργού

2] Του Κωνσταντίνου Καραμανλή του Αχιλλέα, πρώην Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και νυν βουλευτή

3] Του Ιωάννη Κεφαλογιάννη, πρώην Υφυπουργού Μεταφορών και Υποδομών και νυν Υπουργού Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας

4] Του Γεωργίου Καραγιάννη, πρώην Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών

5] Του Μιχάλη Παπαδόπουλου, πρώην Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών

6] Του Γεώργιου Γεραπετρίτη, πρώην Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και νυν Υπουργού Εξωτερικών

7] Του Ιωάννη Τσακίρη, πρώην Υφυπουργού Ανάπτυξης και Επενδύσεων

8] Της Ζωής Ράπτη, πρώην Υφυπουργού Υγείας και πρώην Υφυπουργού Ανάπτυξης και Επενδύσεων

9] Του Αθανάσιου Πλεύρη, πρώην Υπουργού Υγείας και νυν κοινοβουλευτικού εκπροσώπου της Νέας Δημοκρατίας

10] Του Νικολάου Παπαθανάση, Πρώην Αναπληρωτή Υπουργού Ανάπτυξης και νυν Αναπληρωτή Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών

11] Του Χρήστου Σπίρτζη, πρώην Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών,

καθώς επίσης και κατά παντός εν γένει υπευθύνου, αυτουργού και συνεργού στις αναφερόμενες προς διερεύνηση πράξεις.

2ον] Την διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης για την ενδελεχή έρευνα όλων των ανωτέρω περιγραφόμενων και την άσκηση ποινικής δίωξης κατά παντός κατά νόμον υπεύθυνου για την τέλεση των αδικημάτων:

(α) της ανθρωποκτονίας κατά συρροή με ενδεχόμενο δόλο κατ' άρθρα 299 και 27 § 1β' ΠΚ

(β) της βαριάς και της επικίνδυνης σωματικής βλάβης κατά συρροή με ενδεχόμενο δόλο κατ' άρθρα 309 και 310 § 2 ΠΚ

(γ) της κακουργηματικής έκθεσης κατά συρροή με αποτέλεσμα το θάνατο και της έκθεσης κατά συρροή με αποτέλεσμα την βαριά

σωματική βλάβη κατ' άρθρο 306 § 2 ΠΚ και της έκθεσης με αποτέλεσμα την επικίνδυνη σωματική βλάβη κατά συρροή

(δ) της κακουργηματικής πράξης των επικίνδυνων παρεμβάσεων στην συγκοινωνία μέσων σταθερής τροχιάς με αποτέλεσμα τον θάνατο μεγάλου αριθμού προσώπων (διατάραξη της ασφάλειας των συγκοινωνιών) κατ' άρθρο 291 § 1 περ. δ' ΠΚ

(ε) της κακουργηματικής απιστίας σε βάρος του Ελληνικού Δημοσίου κατ' άρθρο 390 § 2 ΠΚ

(στ) της παράβασης καθήκοντος κατ' άρθρο 259 ΠΚ

(ζ) της παρασιώπησης εγκλημάτων κατ' άρθρο 232 ΠΚ

(η) της υπόθαλψης – παρεμπόδισης της δικαιοσύνης κατ' άρθρο 231 ΠΚ

(θ) της απάτης σε βάρος των οικονομικών συμφερόντων της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά τον Κανονισμό 1939/2017 του Συμβουλίου, της 12ης Οκτωβρίου 2017, σχετικά με την εφαρμογή ενισχυμένης συνεργασίας για τη σύσταση της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας (««Ευρωπαϊκή Εισαγγελία»») και το νόμο Ν. 4689/2020·

(ι) της εσχάτης προδοσίας κατ' άρθρο 134 ΠΚ,

Καθώς επίσης και για κάθε άλλο αδίκημα, επαρκείς ενδείξεις τέλεσης του οποίου θα προκύψουν από την προκαταρκτική εξέταση και για κάθε άλλο κυβερνητικό πρόσωπο για το οποίο θα προκύψουν στοιχεία και ευθύνες κατά την διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης

Η παρούσα πρόταση κατατίθεται έχοντας συγκεντρώσει τον απαιτούμενο αριθμό των 30 βουλευτών, που ακολουθούν, και παραμένει ανοιχτή προς υιοθέτηση από κάθε μέλος του Κοινοβουλίου. Προσκαλούμε όλα τα μέλη του Κοινοβουλίου να την ψηφίσουν, αίροντας κάθε εμπόδιο διερεύνησης, όπως οφείλουμε όλες και όλοι να πράξουμε.

Αθήνα, 5-6-2025

ΟΙ ΠΡΟΤΕΙΝΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΣΕΣ

ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ

(Ακολουθούν υπογραφές)

ΟΙ ΠΡΟΤΕΙΝΟΝΤΕΣ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ

ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ

ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ

ΧΗΤΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

ΜΠΟΥΜΠΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

ΓΡΑΜΜΕΝΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ

ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΜΑΡΙΑ

ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΣΟΦΙΑ - ΧΑΪΔΩ

ΚΟΤΙΔΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ

ΚΟΥΠΕΛΟΓΛΟΥ ΣΥΜΕΩΝ

ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ ΠΑΡΑΣΧΟΣ

ΦΩΤΟΠΟΥΛΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ

ΝΑΤΣΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΒΟΡΥΛΛΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ

ΒΡΕΤΤΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ ΚΟΜΝΗΝΟΣ

ΚΟΥΡΟΥΠΑΚΗ ΑΣΠΑΣΙΑ

ΟΙΚΟΝΟΜΟΠΟΥΛΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ

ΡΑΚΟΒΑΛΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ

ΡΟΥΝΤΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

ΤΣΙΡΩΝΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ

Ζωή Ν. Κωνσταντοπούλου

Αλέξανδρος Καζαμίας

Ελένη Καραγεωργοπούλου

Διαμαντής Καραναστάσης

Γεωργία Κεφαλά

Σπύρος Μπιμπίλας

Αλέξανδρος Αυλωνίτης
Βουλευτής Κερκύρας

Κυριακή Μάλαμα
Βουλευτής Χαλκιδικής

Γιώτα Πούλου
Βουλευτής Βοιωτίας

Θεοδώρα Τζάκρη
Βουλευτής Πέλλας

Δρ. Μιχαήλ Χουρδάκης
Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης

Ραλλία Χρηστίδου
Βουλευτής Β3 Τομέα Αττικής